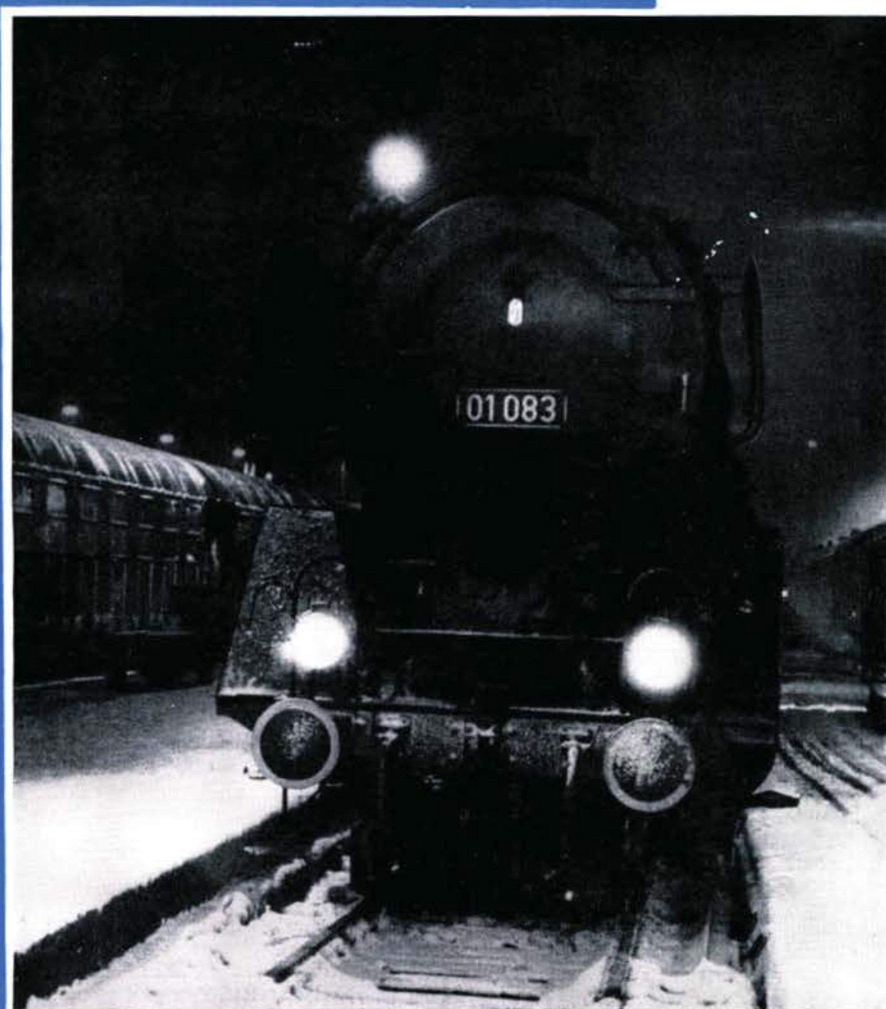
JAHRGANG 6
DEZEMBER 1957

12

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN





Wissen Sie schon ...

- *daß die DB vor kurzer Zeit zwei Neubau-Lokomotiven Baureihe 10 (s. Bild oben) in Dienst gestellt hat? Näheres lesen Sie demnächst unter der Rubrik „Für unser Lokarchiv".*

- *daß es Eichfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von annähernd 40 t gibt, die mit keiner Bremsvorrichtung ausgerüstet sind? Als Ergänzung zu der ausführlichen Beschreibung der Eichfahrzeuge im Heft 7/1956, Seiten 212 und 213, sei darauf hingewiesen, daß Eichfahrzeuge grundsätzlich nur eine durchgehende Luftleitung besitzen. Durch den Verschleiß der Bremsklötze würden Gewichtsdifferenzen auftreten, die über den Rahmen der zulässigen Abweichung hinausgehen.*

- *daß sich auch Goethe für Eisenbahnmodelle interessierte? Er ließ sich ein Modell der damaligen englischen Bahnen anfertigen.*

- *daß die bisher stärkste einrahmige Ellok der Welt, die E 19, von der es nur 2 Stück gab, auf der Strecke Ludwigsstadt—Bamberg von der Bundesbahn für leichtesten Personenzugverkehr (8 Achsen!) eingesetzt wird?*

- *daß mit dem Fahrplanwechsel 1957/1958 (Winterfahrplan) bei der Deutschen Reichsbahn der Wendezugbetrieb im Städteschnellverkehr Halle—Leipzig eingeführt wurde? Eingesetzt werden Tenderlokomotiven der Baureihe 65^{10}.*

  Der Umlauf eines Wendezuges beträgt innerhalb 24 Stunden 600 km, die Wendezeit nur 7 Minuten.

AUS DEM INHALT

Titelbild

Unser Leser Ulf Zimmermann aus München übersandte dieses Foto einer Lokomotive der Baureihe 01.

Möge diese Lok im neuen Jahr auf den Schienen eines geeinten friedliebenden Deutschlands verkehren.

Rücktitelbild

Trans-Europ-Expreß-Zug DE 1001 der Niederländischen Staatsbahnen.

IN VORBEREITUNG

Nachlaufschaltungen bei elektromechanischen Antrieben für Modellbahnanlagen

Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H 0, Teil IV Schlackenbansen, Bogenlampe und Wasserkran

Weichen und Kreuzungen — Vorbild und Modell

Die neue 2' C 1' h 3 — Schnellzuglokomotive Baureihe 10 der DB

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft", Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag, bei den Beauftragten der Zentralen Zeitschriftenwerbung oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei". **Anzeigenannahme:** Verlag „Die Wirtschaft", Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen, Halle (Saale), Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

6. JAHRGANG · BERLIN · DEZEMBER 1957 12

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

HEINZ GROTH, Berlin

Die Modernisierung schreitet schnell voran

Vbf Dresden-Friedrichstadt, ein bedeutender Knotenpunkt für unsere Nord-Süd-Magistrale. Auf dem Befehlsstellwerk schwirren die Anordnungen hin und her. „Hier ist ‚Cornelia-Clivia', Bitte melden — ‚Constanze' fahren Sie nach Gleis 3." Der Uneingeweihte wird aus diesen Befehlen nicht schlau. Über 12 fahrbare Rangierfunkstationen verfügt man auf diesem Bahnhof. In der Praxis heißt das, daß 12 Rangierlokomotiven eine ständige Funkverbindung mit dem Befehlsstellwerk haben. Das Rangiergeschäft wird dadurch wesentlich einfacher, die Verständigung besser und damit die Unfallgefahr geringer. Die wohlklingenden Namen der einzelnen Rangierfunkstationen haben auf dem Vbf Dresden-Friedrichstadt eine große Bedeutung. Alle im Rangierdienst tätigen Eisenbahner sprechen mit Hochachtung von der Hochfrequenztechnik, die ihre schwere Arbeit erleichtert.

Diese kurzen Betrachtungen habe ich bewußt an die Spitze meiner Ausführungen gestellt, um Ihnen, liebe Leser, zu zeigen, daß der technische Fortschritt bei der Deutschen Reichsbahn sich keinesfalls nur auf den Neubau von Fahrzeugen beschränkt, sondern sich auf alle Gebiete des Eisenbahnwesens erstreckt. Selbstverständlich sind solche Verbesserungen für einen Außenstehenden weniger erkennbar. Im Gesamtrahmen aber haben sie für einen flüssigen Betriebsablauf außerordentliche Bedeutung. Ich denke nur an die Fernbahnautomatik des Berliner Außenringes, an die völlig mechanisierte Verlegung der Betonschwellen und an die schnell voranschreitende Elektrifizierung unserer Strecken.

Aber auch im Fahrzeugneubauprogramm hat sich inzwischen einiges ereignet, das heute nicht unerwähnt bleiben soll. Wenn wir bei unserer letzten Betrachtung über den Doppelstockgliederzug und den neuen Pwgs berichteten, so möchten wir heute Ihre Aufmerksamkeit auf den neuen Kmm-Wagen der Deutschen Reichsbahn lenken. Dieser Wagen, der in der Hauptsache zum Transport von nässeempfindlichen Schüttgütern wie Kali und Kalk dient, hat eine Tragfähigkeit von etwa 28 t bei einem Ladegewicht von 27 t. Der Laderaum selbst beträgt 32 m³. Entsprechend der Forderung der Wirtschaft wurde dieses Fahrzeug mit klappbaren Stirnwänden versehen, um auch über Waggonkippanlagen entladen werden zu können. Der Firstträger ist besonders kräftig ausgeführt worden, so daß die störenden Querspriegel weggelassen werden konnten. Die bei anderen Eisenbahnverwaltungen entwickelten Fahrzeuge des gleichen Typs haben vielfach verschiebbare Dächer. Die praktischen Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen haben aber gezeigt, daß diese Neuerungen für den Transport von Schüttgütern ungeeignet sind. Darum wurden bei dem Kmm-Wagen bewußt die Klappdeckel beibehalten.

Ein weiteres Fahrzeug, das man als beachtliche Neukonstruktion erwähnen muß, ist der zweiachsige Zementbehälterwagen. Dieser Wagen garantiert eine vollkommen staubfreie Be- und Entladung. Die beiden Staubbehälter sind stehend auf dem Untergestell angeordnet und haben jeder ein Fassungsvermögen von 12,5 m³. Der Zement wird von oben durch einen Deckel eingefüllt. Das Eigengewicht dieses Fahrzeugs beträgt 12 t, das Ladegewicht 27 t, die Länge über Puffer gemessen 8,54 m bei einem Achsstand von 5 m.

Bei dieser Reihe von Neubaufahrzeugen ist wiederum festzustellen, daß die Forderungen der Industrie für eine bessere und schnellere Be- und Entladung von den Konstrukteuren vollauf berücksichtigt wurden und die neuesten Erkenntnisse der Waggonbautechnik ihren Niederschlag fanden.

Wenn wir nun am Jahresschluß eine gewisse Bilanz des Neubauprogramms ziehen, ja, der Mechanisierung und Modernisierung der Reichsbahn überhaupt, so können wir befriedigt feststellen, daß wir wieder einen Schritt vorangekommen sind. Es ist interessant zu erfahren, daß das Neubauprogramm bei den Dampflokomotiven mit den Typen 83^{10}, 65^{10}, 50^{40} und 23^{10} praktisch beendet ist. Andere Dampflokomotiven werden nicht mehr entwickelt werden, sondern die Neubaulokomotiven dieser Baureihen werden den Dampflokpark auf den Stand bringen, der zur Bewältigung der bevorstehenden Aufgaben erforderlich ist. In diesem Zusammenhang darf das Rekonstruktionsprogramm nicht unberücksichtigt bleiben, denn eine Reihe von Dampflokomotiven wird mit neuen Kesseln ausgestattet, die größere Leistungen als die bisher verwendeten bringen. Der interessanteste Umbau alter bewährter Baureihen dürfte die Rekonstruktion der Lokbaureihen 39 und 58 werden. Wir werden unseren Lesern, sowie die erste Rekonstruktionslok das Raw verlassen hat, über diese verbesserten Lokomotiven berichten. Von dem weiter angekündigten Neubauprogramm werden wir Anfang des nächsten Jahres die ersten Baumuster der Schienenomnibusse und der mittleren Diesellokomotiven für den schweren Verschiebedienst vorstellen können. In den Materialien des 33. Plenums des ZK der SED wurde die Höhe der Investitionen für das Verkehrswesen mit 12 % genannt. Das ist eine stattliche Summe, die die Garantie dafür gibt, daß auch in Zukunft die Modernisierung der Deutschen Reichsbahn schnell voranschreiten wird. Wenn im gleichen Zusammenhang erwähnt wird, daß der Hafen Rostock zum größten Seehafen unserer Republik ausgebaut wird, so ergibt sich daraus auch der Ausbau der betrieblichen Anlagen der Deutschen Reichsbahn in Rostock. Derjenige, der schon einmal Gelegenheit hatte, den Umschlag in Rostock zu beobachten, wird bestätigen, daß die Entwicklungen unserer Waggonbauindustrie den großzügigen Plänen unserer Regierung entgegenkommen; denn die GGrhs-Großraumgüterwagen sind die geeigneten Fahrzeuge für einen schnellen und reibungslosen Umschlag. An solchen kaum bemerkten Einzelheiten kann man immer wieder feststellen, daß unsere volkseigene Waggonbauindustrie gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn bei der Verbesserung und Erweiterung des Wagenparks auf dem richtigen Wege ist.

ERHARD SCHRÖTER, Dresden



Rückschau auf die Leipziger Herbstmesse 1957

Wenn auch die Leipziger Herbstmesse allgemein nicht so viele Neuigkeiten bringt, wie jeweils im Frühjahr geboten werden, so waren in diesem Jahr dennoch eine ganze Reihe bemerkenswerter neuer Modellbahnerzeugnisse zu sehen, von denen es sich zu berichten lohnt.

In der Baugröße S wartete der VEB (K) Metallwarenfabrik Stadtilm, nachdem er zur vorigen Messe die 1' C-Lok der Baureihe 24 herausgebracht hatte, wieder mit einer neuen Lokomotive auf, und zwar diesmal mit einer verkürzten E 18 in zweiachsiger Ausführung und mit einem gut gelungenen vierachsigen Mitteleinstiegwagen (Bild 1). Um die an sich als Batteriebahn entwickelten Spielzeugeisenbahnen der Baugröße S auch aus dem Netz speisen zu können, wurde ein Netzanschlußgerät mit sekundär 4 V Gleichstrom und 0,15 A bei 110 oder 220 V Wechselstromanschluß herausgebracht. Der Batteriekasten wird hinter das Netzanschlußgerät geschaltet. Er dient weiterhin der Geschwindigkeitsregelung und der Fahrtrichtungsänderung. Außerdem ist beabsichtigt, beginnend mit dem IV. Quartal 1957, die Triebfahrzeuge je nach Wunsch des Käufers mit 12-V-Gleichstrommotoren auszurüsten. Der Betrieb kann dann mit dem normalen Piko-Netzanschlußgerät für Gleichstrom erfolgen.

Der volkseigene Betrieb Elektroinstallation Oberlind (Piko) hat leider die erst kürzlich für die diesjährige Herbstmesse angekündigte Lok der Baureihe 23 zugunsten einer neuen Batteriebahn noch zurückstellen müssen. Diese Batteriebahn für 4 Volt Gleichstrom besteht aus dem normalen Piko-Gleis- und Wagenmaterial und einer zweiachsigen Tenderlok mit dem Gehäuse der Lok Baureihe 80 (Bild 2). Durch einen geschickt gewählten grünen Anstrich ist es gelungen, das Bild einer sehr echt wirkenden Industrielokomotive hervorzurufen. Diese Lok wird durch den im Heft 7/57, S. 194, beschriebenen Kleinstmotor für 4,5 Volt Gleichstrom angetrieben. Es ist beabsichtigt, diesen Motor in etwas größerer Ausführung für 12 V Gleichstrom weiterzuentwickeln. Die Schaltelemente für das Piko-Gleisbildstellwerk (Bild 3) sind nunmehr in verbesserter Ausführung lieferbar. Erschien es dem Nichteingeweihten bisher sonderbar, daß verschiedene Piko-Gleis- und Sicherungselemente mit großen Kontaktleisten ausgerüstet waren, so konnte er sich von deren Zweck an einer speziellen Ausstellungsanlage im Petershof überzeugen. Diese Anlage sollte die Funktion des Piko-Gleisbildstellwerkes demonstrieren und war zu diesem Zweck mit einer nicht zu komplizierten, aber dennoch umfangreichen Gleisanlage für den Rangier- und Zugbetrieb ausgestattet. Eine Lok der Baureihe 80 und ein GG-Wagen waren als Betriebsmittel eingesetzt. Das Gleisbildstellwerk und der Fahrregler waren so angeordnet, daß die Geräte von jedem Messebesucher bedient werden konnten. Durch diese mustergültige Vorführungsanlage wurden die Vorteile eines Stellwerkes in Gleisbildform überzeugend dargestellt. Zu erwähnen ist noch, daß sich die einzelnen Elemente für das Gleisbildstellwerk bei einem Einzelhandelspreis von 2,— bis 4,50 DM trotz der zusätzlichen Glühlampen für die Ausleuchtung etwa in gleichem Preisniveau wie die Stellplatten bewegen, jedoch technisch wesentlich vorteilhafter sind und außerdem beliebig erweitert sowie für zusätzliche Funktionen, z. B. farbige Anzeige der Gleisbesetzung usw., nachträglich eingerichtet werden können.



Bild 1 Lok der Baureihe 24 vor einem Reisezug aus vierachsigen Mitteleinstiegwagen in der Baugröße S auf der Ausstellungsanlage des VEB (K) Metallwarenfabrik Stadtilm.

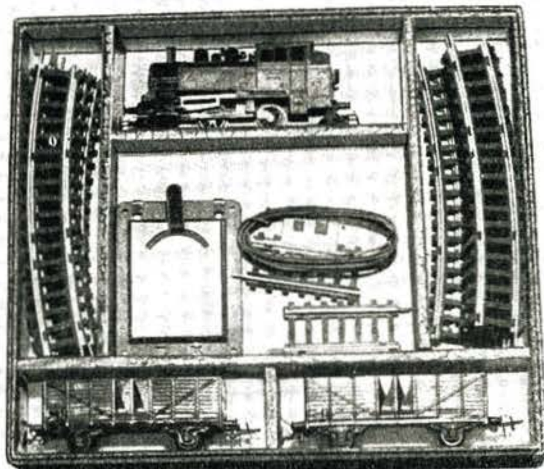
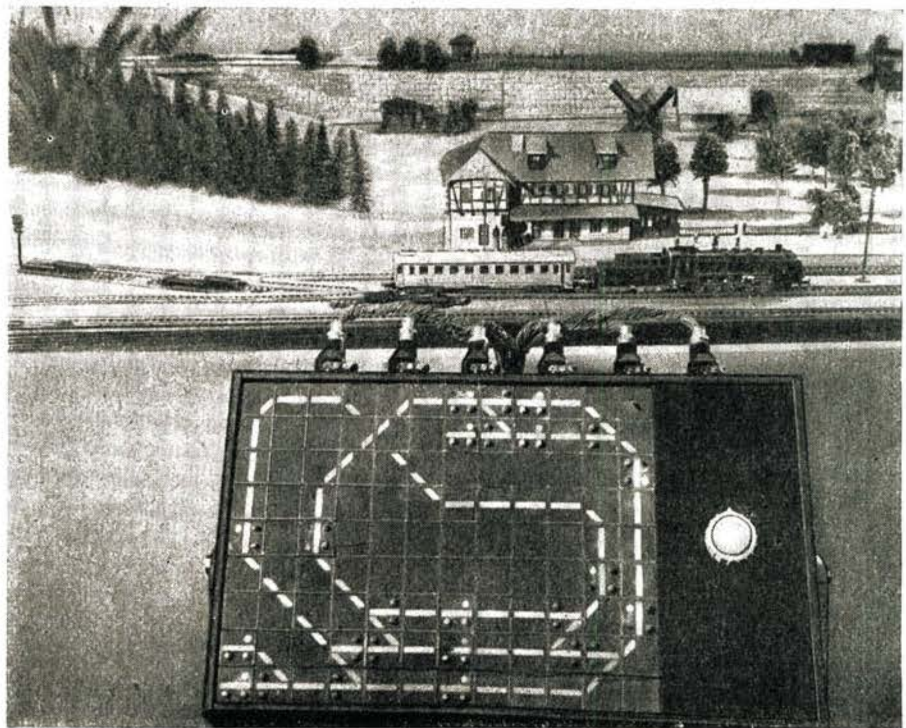


Bild 2 Blick in den geöffneten Geschenkkarton für Piko-Batteriebahnen in der Baugröße H0.

Bild 3 An diesem Gleisbildstellwerk der zweiten, kleineren Ausstellungsanlage des VEB EIO (Elektroinstallation Oberlind) konnte sich jeder Messebesucher durch eigenhändige Bedienung von der Zweckmäßigkeit der Piko-Schaltelemente überzeugen.

Fotos: G. ILLNER, Leipzig



Die Firma Zeuke & Wegwerth KG, Berlin, deren Neuheiten in der Baugröße TT auf der Seite 338 abgebildet sind, hat in einer recht ansprechenden Aufmachung eine TT-Geschenkpackung, bestehend aus einem Gleisoval und einem Güterzug mit Tenderlok der Baureihe 81, zusammengestellt, die im I. Quartal 1958 in den Handel kommen wird. Im II. Quartal 1958 wird die elektromagnetische Weiche in den Handel gebracht. Als Neuheit wurde das für die Baugröße TT sehr gute Modell eines zweiachsigen Personenwagens mit offenen Übergangsbühnen der Gattung Bi gezeigt. Die Modell-Diesellok V 200, deren Form jetzt der Serienausführung der V 200 bei der DB entspricht (vergleiche unser Bild auf der Seite 338 mit dem Bild im Heft 5/57 auf Seite 137) wird im zweiten Halbjahr 1958 lieferbar sein, während die Modell-Lok der Baureihe 23^{10}, die nach dem Vorbild der im Heft 9/57 beschriebenen Neubaulokomotive der Deutschen Reichsbahn entwickelt wurde, Ende 1958 erhältlich sein wird.

Genauere Angaben über die Liefermöglichkeiten werden wir zur Frühjahrsmesse 1958 bekanntgeben können. Entgegen anderslautender Meinungen wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Fa. Zeuke & Wegwerth KG die Produktion der bekannten Spielzeugeisenbahn in der Baugröße 0 nicht eingeschränkt hat. Im Gegenteil — diese Bahnen werden in noch größerer Anzahl als bisher produziert. Auf Grund der hervorragenden Qualität dieser Bahnen konnten bedeutende Exportabschlüsse für das Jahr 1958 gebucht werden.

Die Industrie und das Handwerk für Modelleisenbahnzubehör waren wieder stark vertreten. Vermißt wurden die Erzeugnisse verschiedener Hersteller, wie die Fa. Pilz, Sebnitz; Bach, Oelsnitz; Dietzel, Leipzig; Stephan, Berlin; Herr KG, Berlin; Swart, Plauen; Ehlcke, Dresden, u. a. m. Die Einrichtung eines Kollektivstandes für die exportinteressanten Erzeugnisse dieser Hersteller wäre sehr zu begrüßen.

Die Firma Hans Rarrasch, Halle, konnte ihrer bekannten reichhaltigen H0- und TT-Kollektion die bereits im Heft 9 auf Seite 249 gezeigten Modelle eines Wasserturmes und eines Verladebockkranes in der Baugröße TT hinzufügen. Die S-Kurven-Bahnübergänge dieses Herstellers stellen eine elegante Lösung für viele Modelleisenbahnanlagen dar. Sie führen die Straßen nach dem Überqueren der Strecke parallel an dieser entlang, so daß die Landschaftsgestaltung wesentlich sinnvoller ausgeführt werden kann und eine Überhäufung von Bahnübergängen an parallelen Gleisen oder Strecken vermieden wird. Die Auswahl an Signalbrücken und -auslegern in den Maßstäben 1 : 87 und 1 : 120 wurde erweitert durch Kombinationen von Vor- und Hauptsignalen jeweils in der Ausführung als Licht- oder Formsignale. Die mehrbegriffigen Signale sind getrennt steuerbar. In Vorbereitung befinden sich Wagen- und andere Bausätze, deren Herausgabe, wie bekanntlich auch bei den beliebten Wagenbausätzen der Firma Ehlcke, bisher leider an Materialschwierigkeiten scheiterte. Eine bessere Versorgung der einschlägigen Industrie mit entsprechendem Material wäre unbedingt zu begrüßen, zumal die Bausätze der genannten und auch anderer Firmen ganz hervorragend für die polytechnische Erziehung unserer Jugend geeignet sind.

Das Produktionsprogramm der Firma Dahmer, Bernburg, umfaßt gleichfalls H0-Zubehörteile (Bild 4), jedoch sind diese Modelle in ihrer Ausführung einfacher gehalten als die der Fa. Rarrasch. Interessant waren die neuen Peitschenlampen und die Bogenlampen, die aus sehr dünnem Rohr angefertigt werden (Bild 5).

Für die seit der letzten Frühjahrsmesse bekannte RABA-Drehscheibe der Firma Radio-Bau Halle ist in Zusammenarbeit mit der Fa. TeMos ein Lokschuppen geplant. Als Neuheit bietet TeMos H0-Bausätze mit vorgefertigten Teilen für Wohnhäuser, Güterschuppen und Stellwerke an. Die Ladestraße wurde nach dem Lagerschuppen (Heft 3/57, S. 64) nunmehr durch eine Kohlenhandlung (siehe Heft 9/57, S. 250) und ein Tanklager (Bild 6) erweitert, denen sich eine Baustoffhandlung anschließen wird. Die bekannte Bahnhofskollektion (siehe auch S. 337) wird zur Frühjahrsmesse erweitert werden. Recht interessant ist die Entwicklung von Siedlungshäusern im Zwischenmaßstab 1 : 100, d. h. ein mittlerer Maßstab zwischen H0 und TT. Diese Modelle sind besonders auf H0-Anlagen als Hintergrundmodelle geeignet, eine bessere Tiefenwirkung der Anlage her-

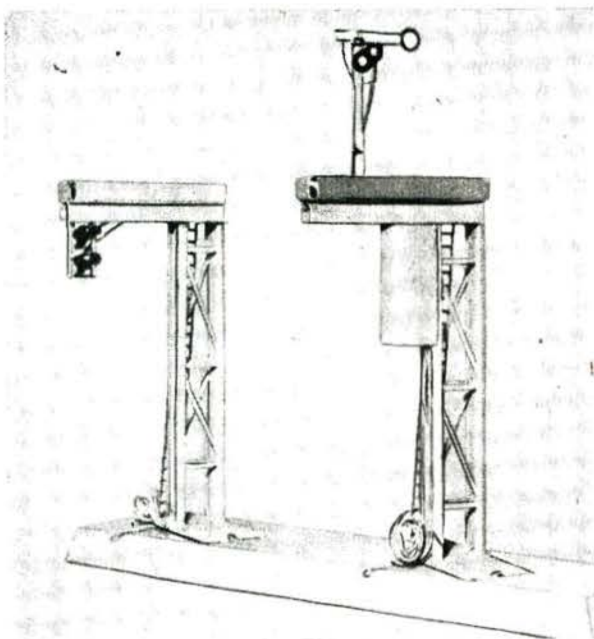


Bild 4 Einseitiger Ausleger mit vereinfachtem Licht- und Formhauptsignal für die Baugröße H0 von der Fa. Kurt Dahmer, Bernburg.

vorzurufen, wodurch eine größere räumliche Ausdehnung der stets beengten Anlagenverhältnisse optisch vorgetäuscht werden kann. Weitere interessante Neuheiten aus den TeMos-Werkstätten sind den Bildern 7 bis 9 zu entnehmen.

Mit einem äußerst reichhaltigen Sortiment von bereits 40 H 0-Modellen an Eisenbahngebäuden und Wohnhäusern wartete der VEB OWO-Spielwaren, Olbernhau/Erzgebirge (Olbernhauer Wachsblumenfabrik), auf. Durch Verwendung von Plastikteilen ist die vorbildgetreue Ausführung selbst der feinsten Einzelheiten an den Dächern, Türen, Fensterläden usw. gewährleistet. Gegenwärtig werden 5 der Gebäudetypen auch als Bausätze herausgegeben. Für nächstes Jahr ist geplant, die Hälfte aller Typen als Bausätze zu liefern. Die fertigen Gebäude und die Bausätze werden in Geschenkkartons verpackt. Alle Gebäude sind zum Einbau einer Beleuchtung geeignet.

Die Firma E. Kunert, Berlin, zeigte neben Bahnübergängen, Empfangsgebäuden, gut gelungenen Bäumen und Baumgruppen auch Gittermastlampen und Großstadt-Gaslaternen mit gebogenen Rohrmasten.

Eine besonders gut gelungene Kombination drei normaler Bausätze zu einer interessanten Eckkonstruktion eines Großstadthäuserblockes (Bild 10) wurde auf dem Stand der Fa. Auhagen gezeigt. Der Modelleisenbahner Siegfried Börner aus Leipzig führte dies praktisch aus und bewies damit die veilseitige Verwendbarkeit der beliebten Auhagen-Bausätze.

Am Stand der Fa. Scheffler waren außer dem bekannten Geländemodell-Landschaftsbaukasten (siehe Heft 3/57, S. 66) verschiedene stilechte und reizvolle ländliche Gebäudetypen zu sehen.

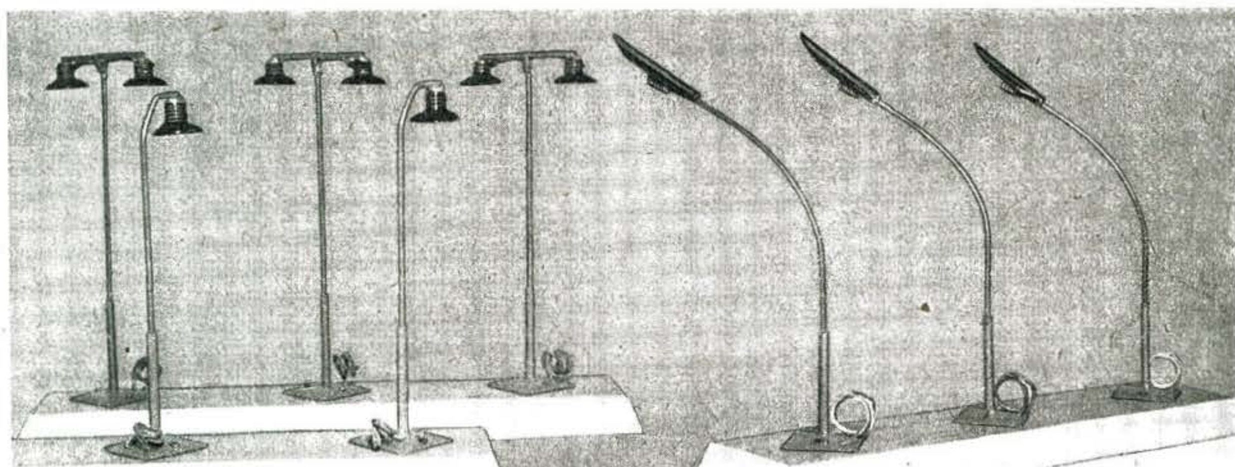
Abschließend seien noch einige Neuigkeiten von Herstellern erwähnt, die zur Herbstmesse nicht ausgestellt hatten.

Die Firma Bach, Oelsnitz/Vogtl., bringt nun auch Schwellenbänder und Profilschienen für den Selbstbau von Gleisen in den Baugrößen TT und 0 heraus und erfüllt damit den Wunsch zahlreicher Modelleisenbahner, die sich auf den Anlagenbau in diesen Spurweiten orientiert haben. Daß die neuen Bach-Gleisbauteile in der gleichen Güte wie das bekannte H 0-Gleismaterial hergestellt werden und den DIN- und NEM-Normen entsprechen, dafür bürgt der Name dieses Handwerksmeisters.

Die Fa. Steglich aus Dresden hat als erste einen Personenzug-Gepäckwagen Pw 14 c (neue Bezeichnung) in zweiachsiger Ausführung in der Baugröße H 0 entwickelt.

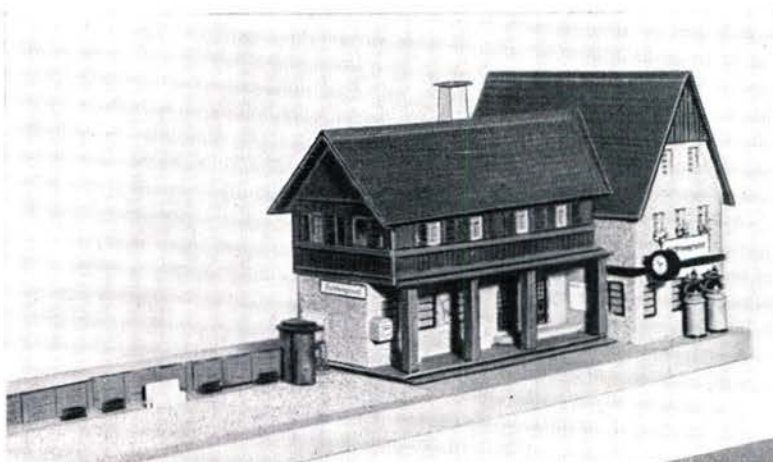
Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die Leipziger Herbstmesse 1957 hinsichtlich der in sie gesetzten Erwartungen durchaus nicht enttäuscht hatte. Recht erfreulich war insbesondere die durchweg hohe Qualität der Modelleisenbahnerzeugnisse, was sich schließlich auch in den guten Exportabschlüssen widerspiegelte. Da fast alle Hersteller Neuigkeiten für die Frühjahrsmesse ankündigten, dürfen wir dieser mit nicht geringen Erwartungen entgegensehen.

Bild 5 Warum werden solche Exponate auf einer Mustermesse nicht im betriebsfähigen Zustand gezeigt? Durch die eingeschraubten Kleinstglühlampen kann das Aussehen dieser H0-Modelle von K. Dahmer günstig — aber auch ungünstig beeinflußt werden!





6



7



8

Bild 6 Dieses Tanklager in der Baugröße H0 ist das bisher dritte Objekt der TeMos-Werkstätten zur Ausgestaltung einer interessanten Ladestraße.

Bild 7 Auch ein gut gelungenes Modell eines Kurort-Bahnhofes, das für einen Badeort oder eine Kleinstadt besonders geeignet erscheint. Das Vorbild dieses Empfangsgebäudes könnte in den Gegenden des Harzes oder des Thüringer Waldes zu finden sein. Hersteller: TeMos-Werkstätten, Köthen-Anhalt.

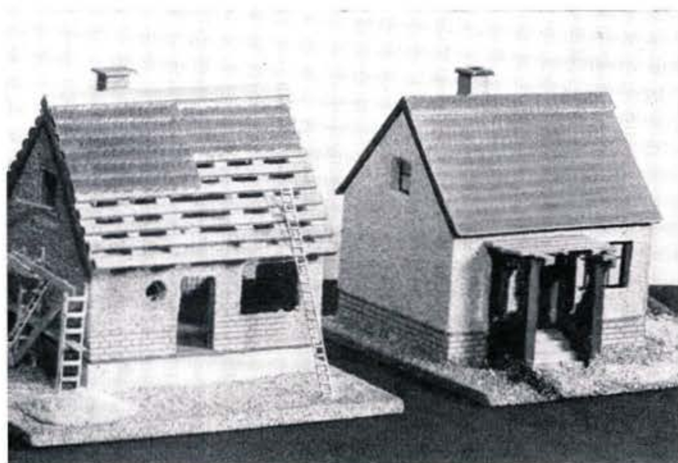
Bild 8 Die bisher gegen einen geringen Aufpreis erhältlichen fünf verschiedenen TeMos-Empfangsgebäude mit „Kurven-Bahnsteig" sind seit ihrem Erscheinen sehr gefragt. Die Bahnsteige wurden dem 88er Piko-Kreis angepaßt. Unser Bild zeigt den auf einem solchen Bahnsteig aufgebauten Haltepunkt „Mühlbach".

Bild 9 Modernes Siedlungshaus aus den TeMos-Werkstätten, das auf einer Grundplattengröße von 90×105 mm in drei verschiedenen Ausführungen, aber zum jeweils gleichen Preis in den Handel kommt.

1. *Haus als Neubau mit Gerüst und halbgedecktem Dachstuhl,*
2. *Haus mit Eingangsvorbau,*
3. *Haus mit Terrasse und Rosenlaube.*

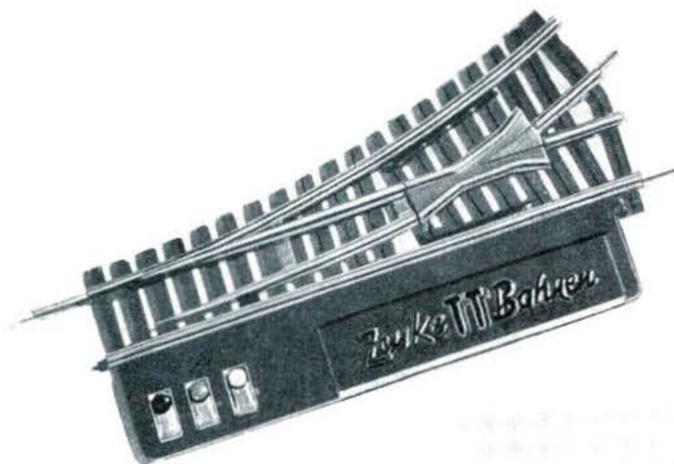
Bild 10 Aus dem Modellbaukasten „Stadtwohnblock" (Artikel - Nr. 1/14 der Fa. H. Auhagen, Marienberg/Sa.) baute Siegfried Börner aus Leipzig diese interessante Eckkonstruktion.

9



10

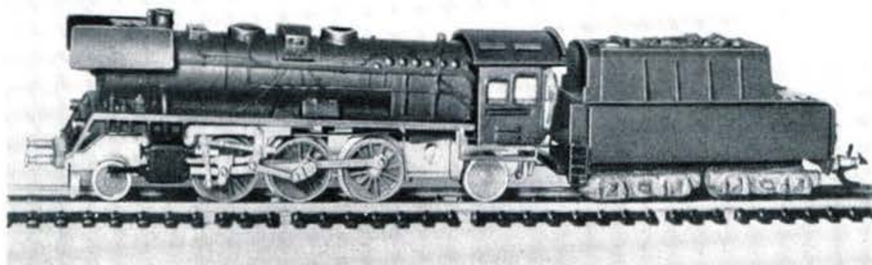




TT Modelle

1

1 *Neue, den Normen entsprechende TT-Weiche mit Doppelspulenantrieb und automatischer Endausschaltung. Diese Weiche und alle auf dieser Seite abgebildeten Fahrzeuge gehören zum Produktionsprogramm der Fa. Zeuke & Wegwerth KG, Berlin-Köpenick.*



2

2 *1'C1'-Einheits- Zweizylinder-Heißdampf-Personenzuglok der DR, Baureihe 23[10], im Maßstab 1 : 120. LüP (Länger über Puffer) 194 mm.*

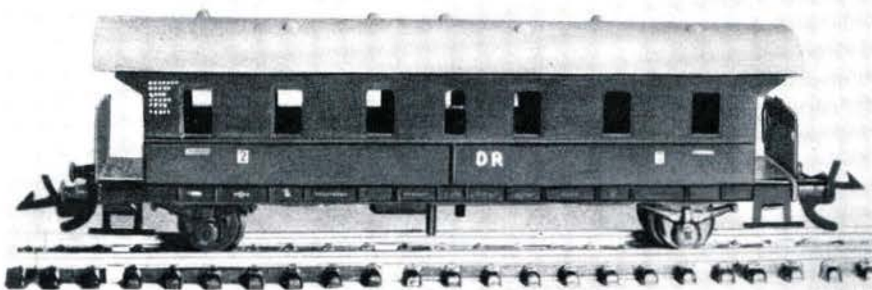
3 *Modell der 2000-PS-Diesellok V 200 der Deutschen Bundesbahn (Regelausführung). Modellänge 154 mm.*



3

4 *Dieser gut gelungene zweiachsige Einheitspersonenwagen hat in der Baugröße TT einen Achsstand von 71 mm bei einer LüP von 116 mm.*

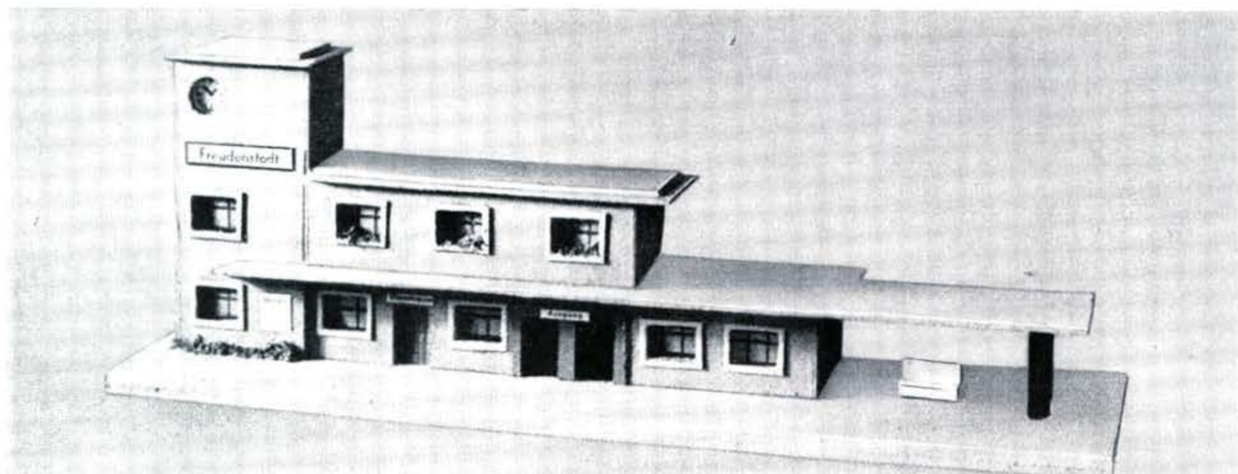
5 *Dieses moderne Empfangsgebäude „Freudenstadt" kommt mit einer Grundplattengröße von 100 × 280 mm im Maßstab 1 : 120 aus den TeMos-Werkstätten.*



Fotos: G. Illner, Leipzig

4

5



Ing. GÜNTER FROMM, Weimar

Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H0

Teil III Der Wasserturm

Руководство для изготовление вагонного депо в масштабе «Н 0»
Часть III Водонапорная башня.

Instruction de construction pour un dépôt en H 0
3e partie Le château d'eau

Building Instructions for a Railway Repair Plant of Construction Size H 0.
Part III The Overhead Water Tank

DK 688.727.836.22

Dieser Wasserturm gehört zur Gesamtanlage des Bahnbetriebswerkes, dessen Bauplanreihe im Heft 10/57 begonnen wurde.

Der Zusammenbau des Wasserturmes geschieht folgendermaßen: Die Turmwand lfd. Nr. 2 wird auf der Rückseite an den Knickstellen mit keilförmigen Einschnitten versehen, die gewährleisten, daß saubere Knicke entstehen. Fenster- und Türleibungen werden im Putzton der Wände gestrichen und die Fenster sowie die Tür von innen angeklebt. Die Turmwand wird geknickt und muß genau dem Umfang der Turmaussteifungen lfd. Nr. 1 entsprechen. Kleinere Ungenauigkeiten werden mit dem Sandpapierhobel ausgeglichen. Erst dann wird die Turmwand an die Turmaussteifungen geklebt. Das Sockelmauerwerk lfd. Nr. 4 und die Treppe lfd. Nr. 5 vervollständigen den unteren Teil des Wasserturmes.

Das Behältergeschoß wird aus den Teilen lfd. Nr. 9 und 10 sinngemäß angefertigt und auf den Turm geklebt. Dachgesims und Dach (lfd. Nr. 11 und 12) decken den Turm ab, der noch einen Turmknauf lfd. Nr. 15 erhält. Wenn alle scharfen Kanten mit dem Sandpapierhobel leicht gebrochen worden sind, kann der Turm angestrichen werden. Er erhält einen sandfarbenen Anstrich, dessen putzähnliches Aussehen durch Tupfen der noch feuchten Farbe mit einem trockenen Borstenpinsel erreicht wird. Putzprofile und Sockel werden im Ton etwas dunkler gehalten. Die Fenster werden weiß, die Tür und das Gesims olivgrün angestrichen. Es ist zweckmäßig, diese Teile zu streichen, bevor sie eingebaut werden! Das Behältergeschoß wird braun und das Dach schwarz angestrichen.

Im nächsten Heft folgt die Bauanleitung für eine Bogenlampe, einen Wasserkran und einen Schlackenbansen.

Stückliste zum Bauplan für einen Wasserturm

Lfd. Nr.	Anzahl	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	2	Turmaussteifung	Pappe	50 × 50 × 2 mm
2	1	Turmwand	Pappe	160 × 100 × 1 mm
3	1	Turmwandputzprofil	Pappe	168 × 94 × 0,5 mm
4	1	Sockelmauerwerk	Pappe	168 × 6 × 1 mm
5	1	Treppe	Pappe	15 × 9 × 2 mm
6	1	Türrahmen	Pappe	26 × 14 × 0,5 mm
7	1	Türfüllung	Pappe	26 × 14 × 0,5 mm
8	11	Fenster	Pappe	14 × 10 × 0,5 mm
9	2	Behältergeschoßaussteifungen	Pappe	60 × 60 × 2 mm
10	1	Behältergeschoßwand	Pappe	192 × 40 × 1 mm
11	1	Dachgesims	Pappe	70 × 70 × 1 mm
12	1	Dach	Pappe	110 × 75 × 0,5 mm
13	1	Schild	Pappe	24 × 5 × 0,3 mm
14	1	Wasserstandsanzeiger	Pappe	23 × 3 × 0,3 mm
15	1	Turmknauf	Glaskopfstecknadel	25 mm lg.

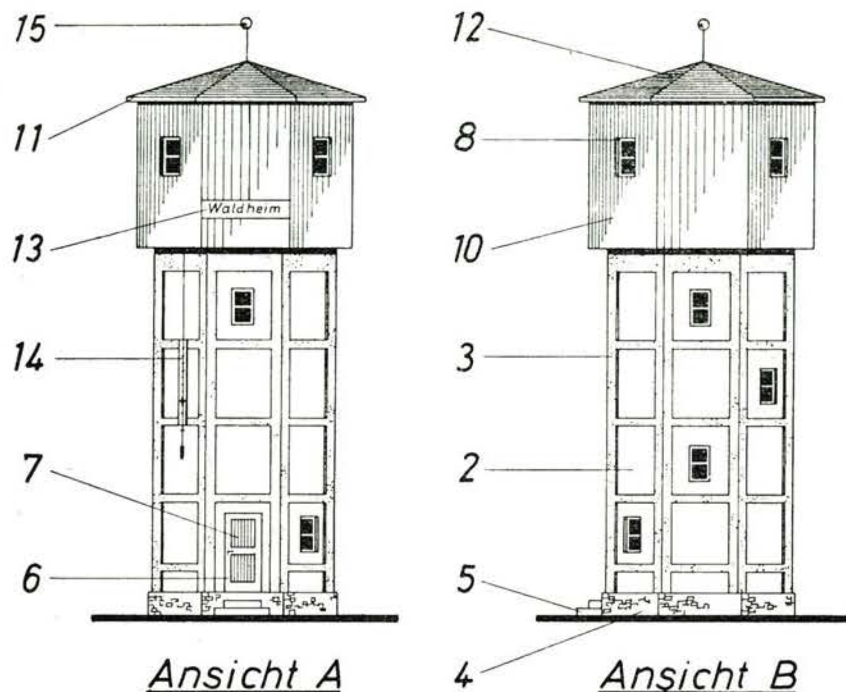
Beilage „Elektrotechnik für Modelleisenbahner" (Heft 12/1957)

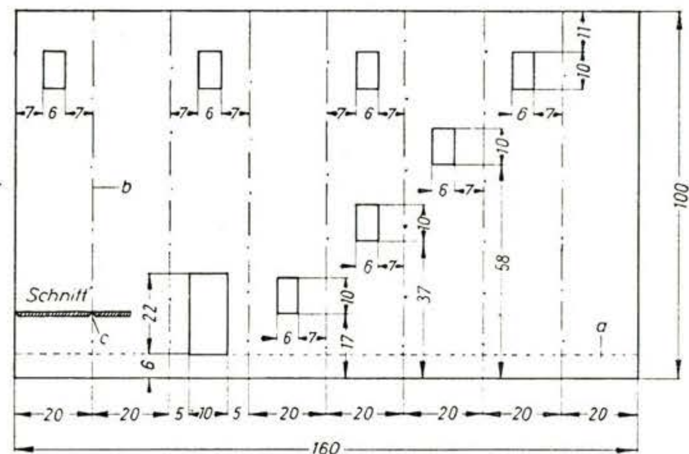
Im vorliegenden Heft wird innerhalb des Lehrganges „Elektrotechnik für Modelleisenbahner" die Behandlung der Schaltpläne und deren Darstellung mit folgenden Blättern fortgesetzt:

Blatt 51.2 Übersichts- und Wirkschaltplan,
Blatt 51.3 Gleisbild u. Übersichtsschaltplan (Beispiel),
Blatt 51.4 Stromlaufplan (Doppelblatt).

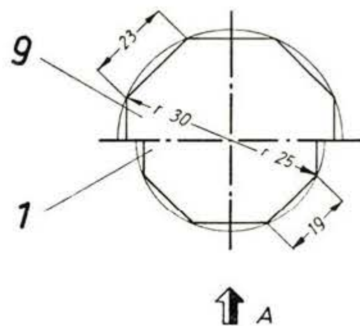
Die in den Blättern 51.2 und 51.4 beschriebenen Beispiele für den Wirk- und Stromlaufplan können jedoch aus Platzgründen erst im Heft 1/1958 veröffentlicht werden. Es empfiehlt sich deshalb, den Abschnitt 2 — 51.2 und Blatt 51.4 erst gemeinsam mit dem im Heft 1/1958 erscheinenden Blatt 51.5 durchzuarbeiten.

Die Redaktion.





2 a = Teil 4 aufkleben b = mit Messer ritzen
c = Rückseite keilförmig einschneiden



Grundriß

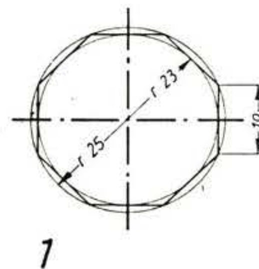
des Behältergeschosses

⇦ B

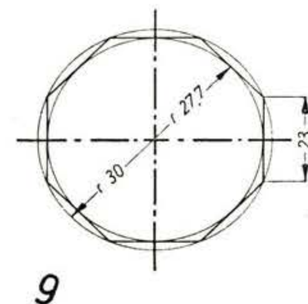
Grundriß

der Turmgeschosse

⇧ A

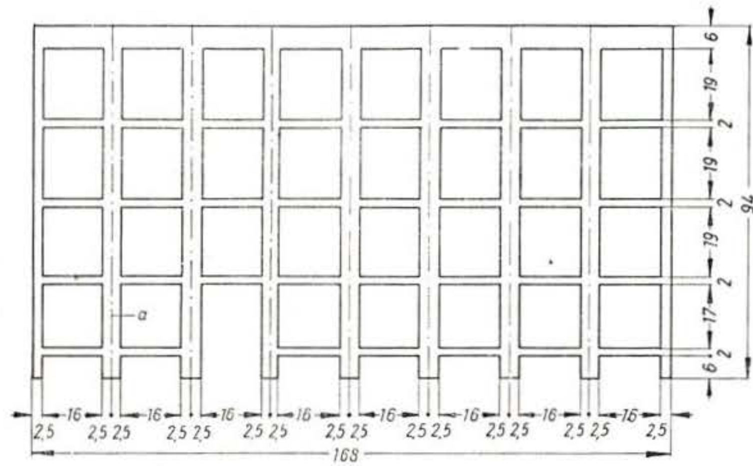


1



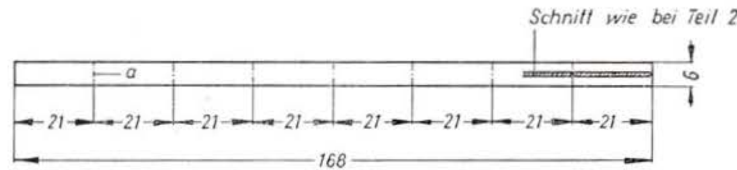
9

1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße
Gezeichn.	25. Mai				H0
Geprüft	26. Mai				
Maßstab 1 : 2	Wasserturm Ansichten, Grundrisse u. Einzelteile Nr. 1, 2, 9.			Zeichgs. Nr. 70.3	Bl. 1

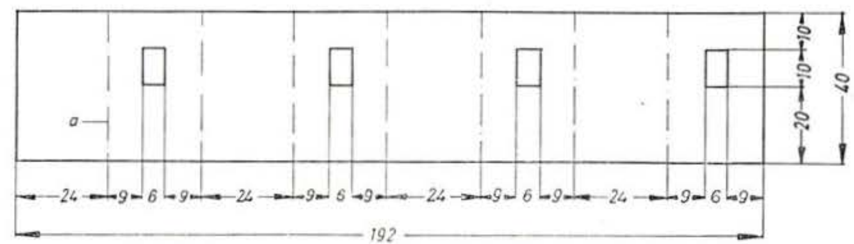


3 a = mit Messer ritzen und umknicken

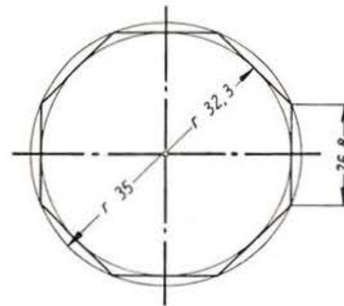
Schnitt wie bei Teil 2



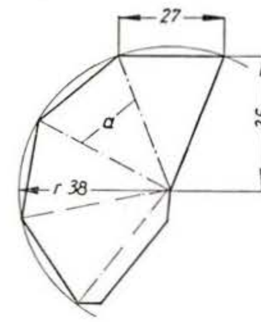
4 a = siehe Teil 3



10 Jn 2 mm Abstand mit Messer senkrecht ritzen, Bretterfugen darstellend.
a = siehe Teil 3



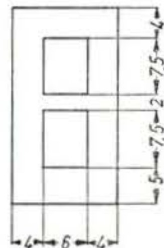
11



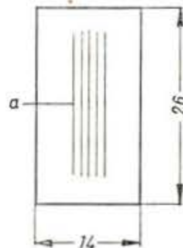
12 a = siehe Teil 3
Zweimal anfertigen.



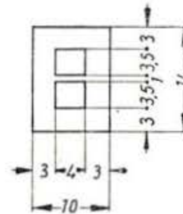
15 M. 1:1



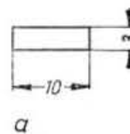
6 M. 1:1

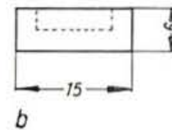


7 M. 1:1

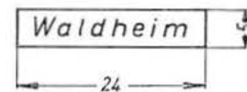


8 M. 1:1

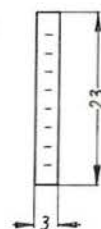




5 M. 1:1
Teil a auf Teil b kleben



13 M. 1:1



14 M. 1:1

1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	27. Mai				
Geprüft	28. Mai				
Maßstab 1:2 1:1	Wassertum Einzelteile Nr. 3–8, 10–15			Zeichgs. Nr. 70.3 Bl. 2	

JOHANNES HAUSCHILD, Leipzig

Bauplan für einen Schienenomnibus aus dem Jahre 1932 in der Baugröße H0

Руководство для изготовление автомотрисы 1932 г. для перевозки пассажиров

Plan de construction pour un autobus sur rails en H 0 de l'année 1932

Building Plan of a Rail Bus of the Year 1932, Construction Size H 0

DK 688.727.829.6

Bei der Durchsicht alter Werbeschriften fand ich einen Prospekt der ehemaligen Waggonfabrik Wismar. Er zeigt einen Schienenomnibus, der in den Jahren 1931 bis 1932 für das Landes-Kleinbahnamt Hannover entwickelt worden ist.

Der Sinn der Anschaffung von kleinen Fahrzeugen bestand darin, Bahnen damit zu betreiben, bei denen sich

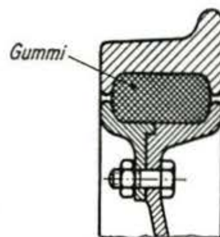


Bild 1

der Betrieb mit Dampflokomotiven infolge des geringen Verkehrs nicht lohnte. Es wurde ein Fahrzeug geschaffen, mit dem der geringe Personenverkehr auf dem vorhandenen Gleis wirtschaftlicher betrieben werden konnte. Die Strecke Lüneburg—Soltau wurde ausgesucht, auf der die Fahrzeuge erprobt werden konnten.

Das Landes-Kleinbahnamt Hannover stellte folgende Forderungen an die Konstrukteure: Niedriger Anschaffungspreis, geringe Unterhaltungskosten, niedrige Betriebskosten für das gefahrene Kilometer, sichere und gute Fahrmöglichkeit in beiden Richtungen, ohne das Fahrzeug wenden zu müssen.

Der Waggonfabrik Wismar war es gelungen, ein den gestellten Anforderungen entsprechendes Fahrzeug unter Verwendung von Kraftfahrzeugteilen zu entwickeln. Zur Verwendung gelangten Ford-Aggregate, die aus deutschem Material in Köln hergestellt wurden.

Das Gesamtgewicht des Fahrzeuges wurde so niedrig wie möglich gehalten (Leergewicht — betriebsfähig — 5700 kg). Zu bemerken ist noch, daß das Fahrzeug mit gummigefederten Rädern versehen wurde (Bild 1).

Da ich bei der Auswahl meiner Modellbahnfahrzeuge auch Wert auf ältere Typen des Vorbildes lege, baute ich diesen Schienenomnibus.

Bauanleitung

1. *Fahrgestell*

Wir beschaffen die in der Stückliste unter den lfd. Nrn. 5, 7 bis 9, 11 bis 13, 16 und 28 angegebenen handelsüblichen Teile. Dann beginnen wir mit der Anfertigung der übrigen Einzelteile. Es ist angebracht, den Rahmen in seiner gestreckten Länge (rechte und linke Wange mit Quersteg) auszusägen. Wenn der Rahmen dann gebogen wird, ist sehr sorgfältig zu verfahren, da sonst die Achsen nicht parallel stehen und die Räder zwischen den Schienen klemmen.

Nachdem wir das Bodenblech lfd. Nr. 1 fertig bearbeitet haben, löten wir es auf den Rahmen auf. Gleichzeitig

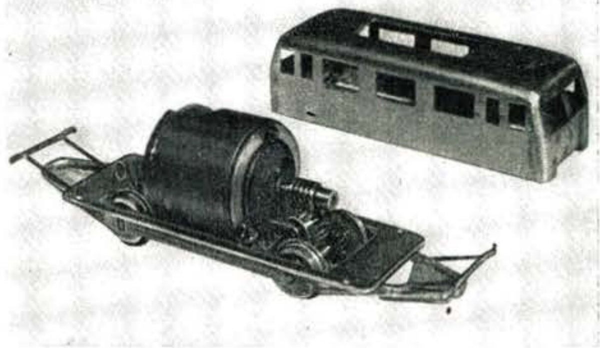


Bild 2 Fahrgestell und Wagenkasten im Rohbau. Die im Rahmen eingefeilten Langlöcher für die Dreipunktlagerung und die Drahtschleifer sind im Bild deutlich zu erkennen.

wird das Motorhalteblech lfd. Nr. 6 mit eingelötet. Dann bauen wir das Getriebe in das Fahrgestell ein. Alle hierzu erforderlichen Teile sind aus der Zeichnung und der Stückliste zu entnehmen.

Ist das Getriebe montiert und gut eingestellt, bauen wir den Motor mit der Schnecke ein und lassen das Getriebe zur Probe laufen.

Es macht sich u. U. erforderlich, das Zahnspiel noch etwas nachzustellen.

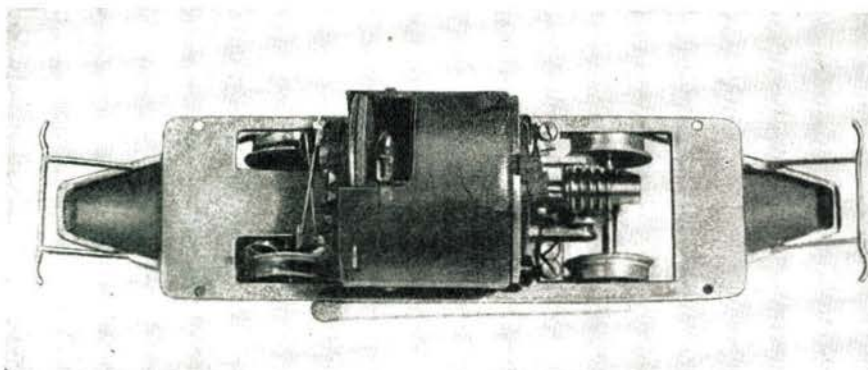
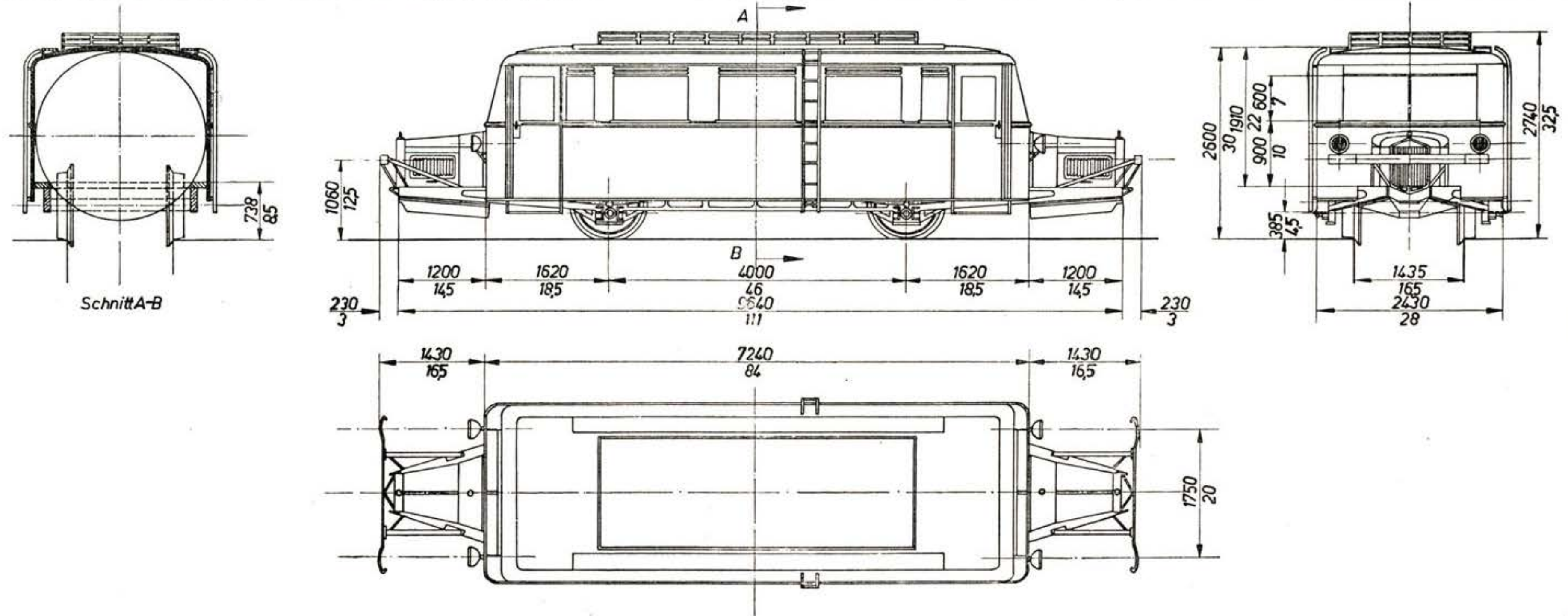


Bild 3 Fahrgestell von oben gesehen. Für den Größenvergleich liegt neben dem Fahrgestell ein Zündholz.



Teil	Benennung		Stck.	Mat.	Bem.
33	Befestigungswinkel	L 4×4;4lg.	4	Ms	
32	Tritt	13×3×0,3	4	Ms	
31	Deckleiste	1×0,3;≈240lg	1	Ms	
30	Scheinwerferhalter	0,3ϕ;5lg.	4	Ms	
29	Scheinwerfer	3ϕ;2lg.	4	Ms	
28	Leiter	3br. 26,5lg.	2	Ms	handels.
27	Laufbrett	L 1×25;58lg.	2	Ms	
26	Gepäckgalerie	18×3×0,3	2	Ms	
25	Gepäckgalerie	48×3×0,3	2	Ms	
24	Dach	76×25×0,3	1	Ms	
23	Wagenkasten	109×72,5×0,5	1	Ms	
22	Ölwanne	18×14×0,3	2	Ms	
21	Kühler, kompl.	14×14×9	2	Blei	

Teil	Benennung		Stck.	Mat.	Bem.
20	Zughaken	0,3ϕ;5lg.	4	Ms	
19	Stoßfängerstütze	0,3ϕ;6lg.	8	Ms	
18	Stoßfängerhalter	1ϕ;15lg.	4	Ms	
17	Stoßfänger	27×1,5×0,2	2	Ms	
16	Zylinderkopfschr.	M1,4×3	8	St	
15	Lager f. Vorgelegewelle links	8,5×10×1	1	Ms	
14	Lager f. Vorgelegewelle rech.	8,5×10×1	1	Ms	
13	Zahnrad 18Z. m0,4	2Bohr. 3br.	1	Ms	
12	Ritzel 13Z, m0,4	2Bohr. 3br.	1	Ms	
11	Schneckenrad, m0,4, 24Z.		1	Ms	
10	Vorgelegewelle	2ϕ;12,5	1	St	
9	Schnecke eing., m0,4		1		
8	Ringisolierter Radsatz, kompl.	11ϕ	2		

Teil	Benennung		Stck.	Mat.	Bem.
7	Motor, Piko 1401		1		handelsü
6	Motorhalteblech	25×26×1	1	Ms	
5	Achslager, kompl.		4		handels.
4	Rahmenblech	6×25×1	2	Ms	
3	Rahmenwange, links	114×6×1	1	Ms	
2	Rahmenwange, rechts	114×6×1	1	Ms	
1	Bodenblech	84×27×1	1	Ms	

	Name	Datum	J. Hauschild Leipzig-W33 Lützenerstr. 125
Gezeichnet	J. [illegible]	1.4.1955	
Geprüft	J. [illegible]	11.4.1956	

HO

Maßstab 1:1

Schienen-Omnibus

Baujahr 1932

43.1

Blatt 1

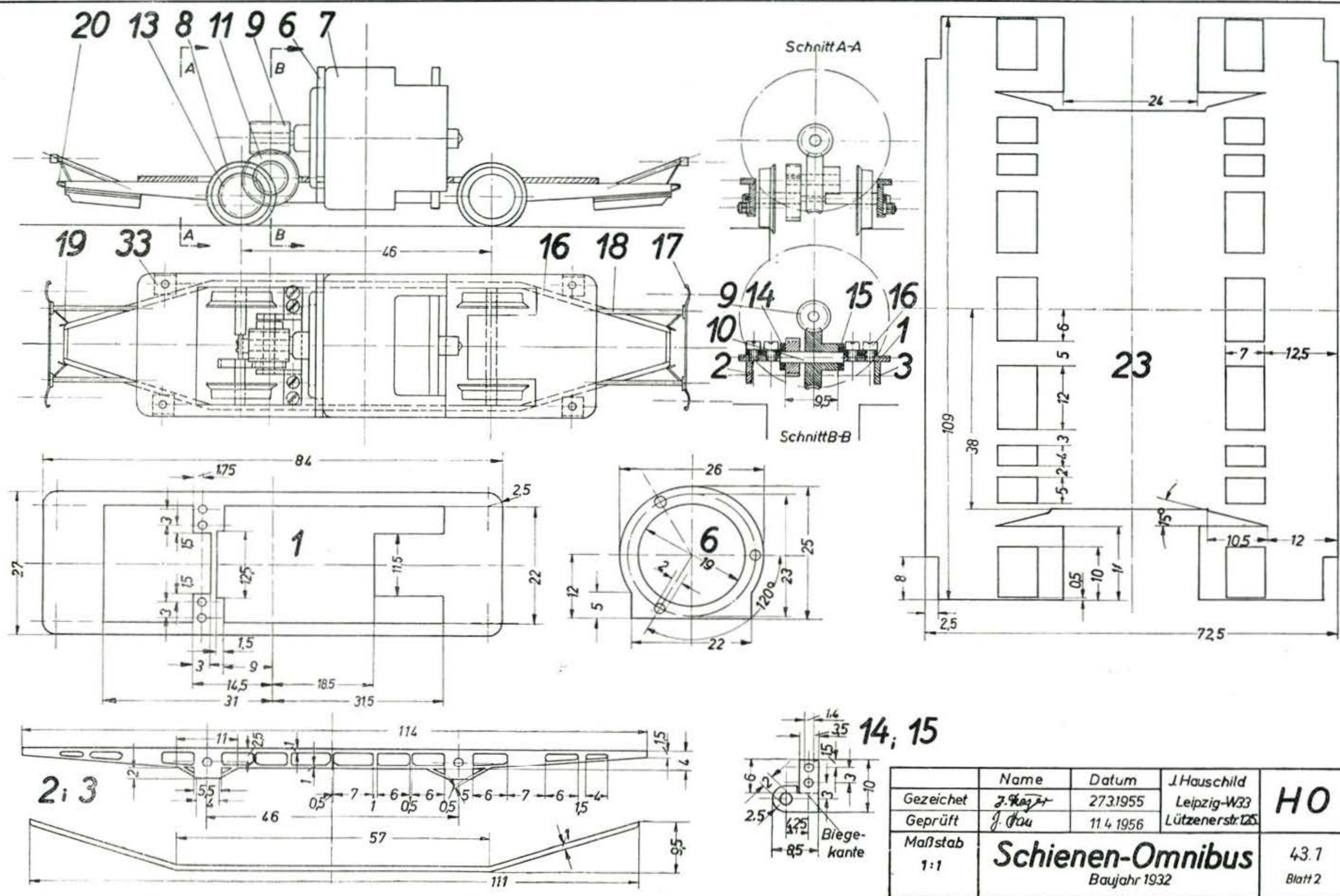

Schnitt A-A
Schnitt B-B
Biege-kante
Name
Datum
Gezeichet
27.3.1955
Geprüft
11.4.1956
J. Hauschild
Leipzig-W33
Lützenerstr. 125
Maßstab
1:1
H0
Schienen-Omnibus
Baujahr 1932
43.7
Blatt 2



Bild 4 Das H0-Modell des von dem Autor vor 4 Jahren nach der Maßskizze angefertigten Schienenomnibusses.

Läuft das Getriebe zufriedenstellend, werden die Motorwanne, Achslager, Trittblech und Stoßstangen an das Fahrgestell angebaut und der Schleifer zur Stromabnahme montiert. Es ist absichtlich auf eine besondere Anleitung für die Montage der Schleifer verzichtet worden.

2. *Karosserie*

Zunächst fertigen wir einen Holzklotz in der Form der Karosserie an. Darüber biegen wir dann das Blech und löten die Stöße an den Stirnwänden zusammen.

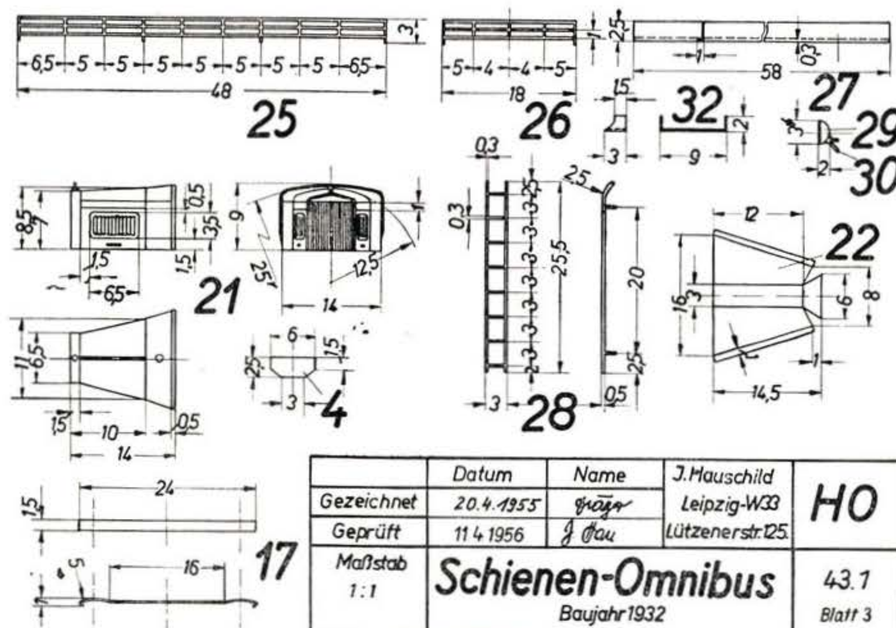
Die Motorhaube lfd. Nr. 21 gießen wir am besten aus Blei. Dieses Teil dient dann gleichzeitig als Ballast, um ein höheres Reibungsgewicht zu erhalten. Die Motorhauben können auf das Fahrgestell oder an die Karosserie gelötet werden. Die Lüfterklappen lassen sich dann leicht ausarbeiten oder mit Zinn auftragen.

Ist der Wagenkasten fertig, werden die Wulstleisten, Fensterentlüftungen, Laufstege, Lampen und Gepäckgitter angelötet. Danach wird die Karosserie mit Hilfe eines kleinen Schabers von überflüssigem Lötzinn befreit.

Das Modell kann nun gestrichen und verglast werden. Fahrgestell, Stoßstangen und Lampen werden schwarz, der Wagenkasten bis zur Wulstleiste und die Motorhauben rot oder blau gestrichen. Von der Wulstleiste bis zu den Fensterlüftungen ist der Anstrich elfenbein. Den Streifen der Lüftungen streichen wir wie den Wagenkastenunterteil an. Dach mit Gepäckgitter, Laufstege und Leitern werden aluminiumfarbig, die Wulstleiste und der Kühler silbern angestrichen.

Ist der Anstrich gut trocken, werden Cellonstreifen hinter die Fensteröffnungen geklebt. Dann wird das Fahrgestell mit dem Wagenkasten verschraubt, und die erste Probefahrt kann stattfinden.

Verläuft die Fahrt gut, kann der Schienenomnibus einer Nebenbahnanlage übergeben werden.



BIST DU IM BILDE?

DK 621.132.651

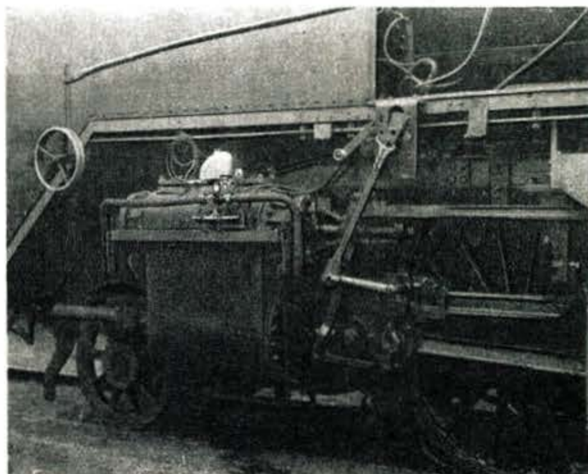
Aufgabe 41

In der Rubrik „Für unser Lokarchiv" wurde im Heft 9/57 die Personenzuglokomotive der Baureihe 23^{10} beschrieben. Der gleichen Rubrik unseres Heftes 2/55 war zu entnehmen, daß die Deutsche Reichsbahn zwei Stück der Lok Baureihe 23^{0} besitzt, und zwar die Lokomotiven 23 001 und 23 002. Diese beiden Loks befinden sich seit dem Jahre 1954 in der Fahrzeugversuchsanstalt der Deutschen Reichsbahn, Halle (Saale). Unser Bild zeigt die Teilansicht der dort für Versuchszwecke umgebauten Lok 23 002. Welchem Zweck dienen die über und neben dem Zylinder angebrachten Vorrichtungen?

Foto: G. Illner, Leipzig

Lösung der Aufgabe 40 aus Heft 11/57

Eine Kennzeichnung der Dampf- und Dieselloks, bei denen nur einige Fahrzeuge der Baureihe mit direkter oder indirekter Steuerung ausgerüstet sind, ist nicht bekannt. Bei den Baureihen V 80 und V 200 erübrigt sich eine besondere Markierung, da alle Lokomotiven dieser Baureihen mit direkter Steuerung ausgerüstet sind. Aus dem gleichen Grund ist auch für die Ellok E 41 die Zusatzbezeichnung „G" nicht erforderlich. Der Buchstabe „W" konnte für die Wendezugloks der Baureihe E 44 nicht verwendet werden, da diese zusätzliche Kennzeichnung bereits für die Lokomotiven mit elektrischer Widerstandsbremse vergeben worden war. Diese Art der Bremsung elektrischer Triebfahrzeuge wird in einem besonderen Fachaufsatz über elektrische Bremsen beschrieben.



KARL-HEINZ GUMMICH

Fünf Jahre Hochschule für Verkehrswesen

Dresden ist nicht nur eine Kunststadt, sie wird mehr und mehr zu einem der bedeutenden Zentren des deutschen Hochschullebens. Etwa 20 000 Studenten studieren hier an Hoch- und Fachschulen. Nach der weltbekannten Technischen Hochschule wurde die Hochschule für Verkehrswesen innerhalb von fünf Jahren die nächstgrößte akademische Lehrstätte in der Elbestadt, von der schon heute — noch mitten in der Entwicklung — 2568 Direkt- und Fernstudenten betreut werden. Binnen kurzer Zeit hat sich diese von unserer Regierung auf Grund ihrer weitsichtigen Kulturpolitik 1952 geschaffene Hochschule zu einem Zentrum des Verkehrswesens entwickelt, das in Deutschland und Westeuropa einmalig ist. Diese Tatsache war auch Veranlassung, den fünften Geburtstag besonders festlich zu begehen. Neben bedeutenden Vertretern der Regierung hatten sich Gäste aus der Sowjetunion, China, Ungarn und der Tschechoslowakei eingefunden. Der Rechenschaftsbericht, den Seine Magnifizenz Prof. Dr. rer. pol. Joachim Günter der Festversammlung gab, war ein Stück Geschichte der Entwicklung unseres jungen Staates.

In fünf Jahren wurden drei Fakultäten mit neun Fachrichtungen und 36 Lehrstühlen, an denen 57 Professoren, Dozenten, Lektoren und 112 Assisten lehren, aufgebaut. Zu 25 Ländern bestehen akademische Beziehungen. Das ist eine stolze Bilanz.

Was den Leser des Modelleisenbahners besonders interessiert, ist das Eisenbahnbetriebsversuchsfeld des Instituts für Eisenbahnbetriebstechnik. Diese Bahnhofs- und Streckenanlage in der Baugröße H0 ist bei den praktizierenden Studenten genauso wie bei den vielen Gästen, die das Versuchsfeld besuchen, beliebt. Aber hier wird nicht etwa gespielt, sondern ernste Arbeit geleistet und auch wissenschaftliche Forschung betrieben.

Der fünfjährige Geburtstag war für die Hochschule für Verkehrswesen in Dresden eine erfolgreiche Zwischenbilanz der Lehr-, Erziehungs- und Forschungstätigkeit im sozialistischen Sinne. Ihr Aufbau geht weiter.

Neues Lokomotiv-Bildarchiv

Im Lokomotiv-Bildarchiv des Bildreporters G. Illner, Leipzig N 22, Pölitzstr. 20, sind wieder neue Lokomotivbilder erschienen:

Archiv-Nr.	Bezeichnung
Serie VIII	
1117 — 1	Güterzugtenderlokomotive 98 7086 der DR
1112 — 4	Personenzuglokomotive 38 243 (sä XII H 2) der DR
118 — 1	Zweiachsiger Fahrleitungsuntersuchungswagen der DR
117 — 1	Diesellokomotive V 36 der DR
Serie IX	
1111 — 4	Schnellzuglokomotive 18 008 der DR
1113 — 8	Güterzuglokomotive 56 121 der DR
1115 — 10	Güterzugtenderlokomotive 91 866 der DR
1118 — 2	Schmalspurlokomotive 99 161 der DR (1000 mm)

In Kürze sind folgende Serien zu erwarten:

Archiv-Nr.	Bezeichnung
Serie X	
1111 — 5	Schnellzuglokomotive 19 009 der DR
1113 — 9	Güterzuglokomotive 58 1035 der DR
1112 — 7	Personenzuglokomotive 23 1001 der DR (Neubau)
1117 — 2	Lokalbahnlokomotive 98 7074 der DR
Serie XI	
1113 — 10	Güterzuglokomotive 50 2309 der DR
1115 — 9	Güterzugtenderlokomotive 89 204 der DR
1115 — 13	Güterzugtenderlokomotive 89 7263 der DR
1115 — 12	Güterzugtenderlokomotive 94 2065 der DR
Serie XII	
1113 — 11	Güterzuglokomotive 50 4001 der DR (Neubau)
1114 — 6	Personenzugtenderlokomotive 79 001 der DR
1121 — 2	Elektrische Schnellzuglokomotive E 04 23 (für Wendezugbetrieb) der DR
119 — 1	Rottenkraftkleinwagen der DR

Weitere interessante Bilderserien werden gegenwärtig vorbereitet, so unter anderem auch von westdeutschen und ausländischen Triebfahrzeugen.

Alle Serien können auch im Abonnement bezogen werden. Der Preis eines Originalfotos beträgt 0,70 DM.

Die Serien I bis VII wurden in den Heften 9/56, S. 285, 12/56, S. 380, 3/57, S. 88, 6/57, S. 190, angekündigt. Die Bilder werden als Originalfotos (Weltpostkartenformat) in ausgezeichneter Qualität geliefert.

Wir können allen Freunden der Eisenbahn empfehlen, sich eine Sammlung dieser Bilder anzulegen.



Ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches Neues Jahr wünschen wir unseren Lesern und Mitarbeitern im In- und Ausland. Allen unseren Freunden, die uns im Jahre 1957 durch Anregungen und Kritik geholfen haben, den Inhalt unserer Zeitschrift weiter zu verbessern, danken wir.

DIE REDAKTION

Dipl.-Ing. J. TÖPELMANN, Berlin

Güterzüge ohne Packwagen

Товарные поезда без багажного вагона
Trains de marchandises sans fourgons à bagages
Goods Trains without Vans

DK 625.28

Vor etwa 3 Jahren hatte die Deutsche Bundesbahn versuchsweise einige Tender von Güterzuglokomotiven mit einer Kabine für den Zugführer ausrüsten lassen. Sie hatte damit einen bereits während des letzten Krieges erörterten Gedanken aufgegriffen, um bei Güterzügen den Packwagen einzusparen, der doch in der Regel nur als Aufenthaltsraum für den Zugführer dient und im übrigen leer mitläuft. Das Zugführerabteil wurde an der Rückseite des Tenders angebaut.

Zu einer ähnlichen Maßnahme haben sich auch die Österreichischen Bundesbahnen nach 1945 entschlossen. Dort hat man Wannentender von DR-Lokomotiven der Baureihen 42 und 52 mit einem Zugführerabteil ausgerüstet, jedoch derart, daß es hinter dem Kohlenaufbau in den Tender eingebaut wurde. Diese Einrichtung hat sich so gut bewährt, daß von der ÖBB bereits über 100 Tender auf diese Weise geändert wurden. Allerdings wird bei dieser Ausführung der Wasservorrat des Tenders von 31 auf 26 m³ reduziert, was jedoch bei den geringeren Streckenlängen in Kauf genommen werden konnte.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, daß die Italienischen Staatsbahnen Tender mit Zugführerabteilen schon seit 1900 bei einer Reihe von 2' C n4v-Schnellzuglokomotiven und später auch bei E n4v-Güterzuglokomotiven verwendeten.

Bild 1 Seitenansicht eines Tenders mit Zugführerabteil an der Lok 50 739 der DB.

Bild 2 Stirnansicht des umgebauten Tenders.

Fotos (Bilder 1 und 2): G. Wiegner

Bild 3 Wannentender mit eingebautem Zugführerabteil der ÖBB.

2





1

3



Hans Köhler, Erfurt

Die fliegende Überholung

Летучая обгонка

La voie lente

The Flying Overtaking

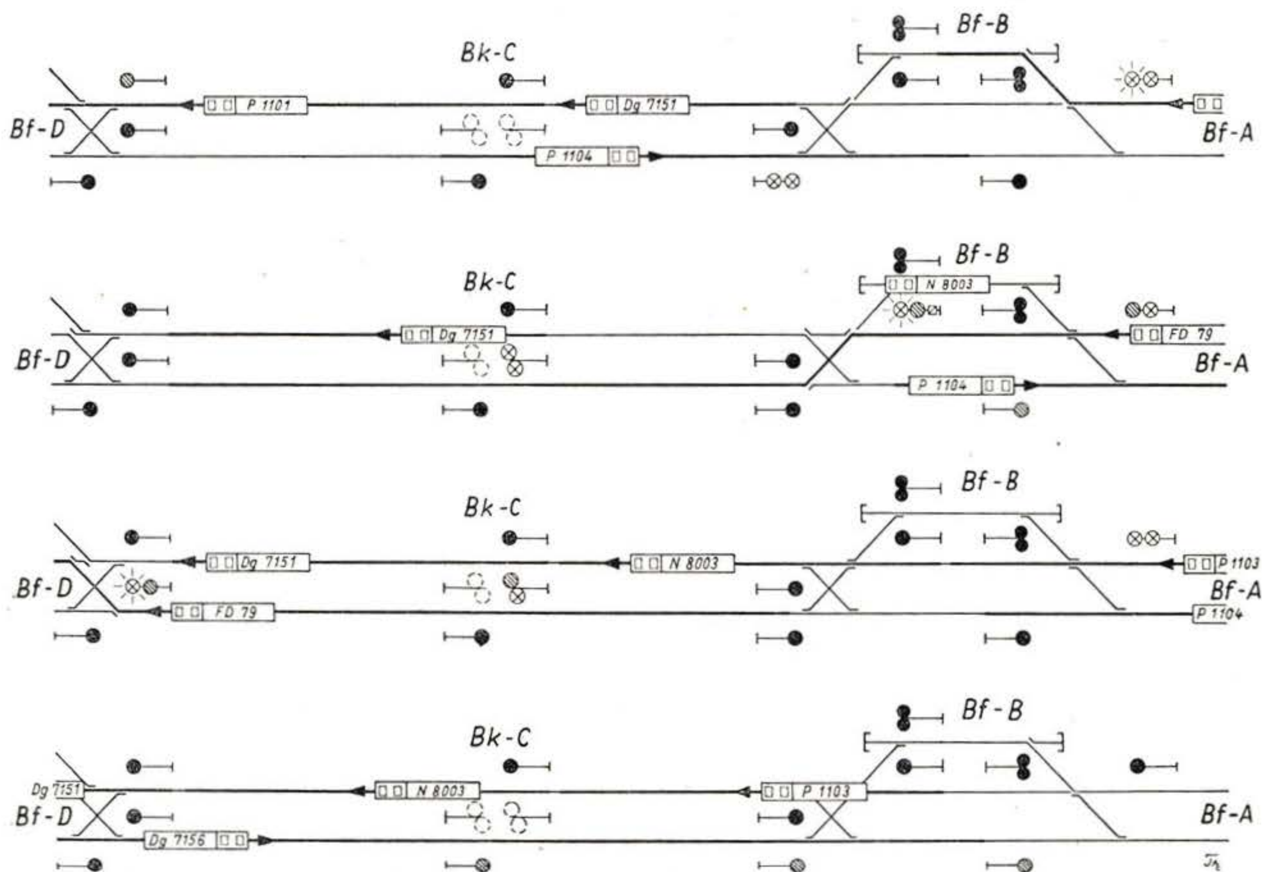
DK 656.253.82

Es ist bekannt, daß ein schnell fahrender Zug einen langsamer fahrenden in einem Bahnhof überholen kann.

(Welche Züge als „schnellfahrende Züge" vorrangig zu behandeln sind, haben wir in der Lösung der 9. Aufgabe unter der Rubrik „Bist Du im Bilde?" auf der Seite 107 unseres Heftes 4/55 bekanntgegeben. Die Redaktion.)

In der Regel wird der langsamer fahrende Zug in ein Überholungsgleis geleitet und wartet dort, bis der schnellere auf dem durchgehenden Hauptgleis an ihm vorbeigefahren ist und die nächste Blockstrecke verlassen hat. Solche Überholungen haben, auch wenn sie planmäßig stattfinden, Fahrzeitverlust zur Folge. Um das zu verhindern, wurden bestimmte Strecken mit besonders hohen Verkehrsleistungen drei- oder sogar viergleisig gebaut, wobei ein bzw. zwei Gleise den langsam fahrenden Zügen (Güterzügen) vorbehalten bleiben.

Es gibt jedoch nur wenige Strecken mit einer gleichbleibenden dichten Zugfolge in beiden Richtungen. Vielmehr kommt es zeitweilig zu Spitzenbelastungen in einer Richtung, so zum Beispiel auf Strecken, deren Ausgangspunkt eine Groß- oder Industriestadt ist. Auf diesen Strecken wickelt sich in den Morgenstunden neben dem Schnell- und Güterzugverkehr der Nah-Personenzugverkehr in Richtung der Großstadt und abends (an Sonnabenden mittags) der Berufsverkehr in der Gegenrichtung ab. Zu diesen Zeiten kommt es dann in der jeweiligen Richtung zu Zugbündelungen, während die Gegenrichtung weniger ausgenutzt wird.



Bilder 1 bis 4 von oben nach unten:

Bild 1 Zwischen C und D fährt der Personenzug P 1101 in Richtung D. Im Blockabstand folgt der Durchgangsgüterzug DG 7151 und im Bf B hat der Nahgüterzug N 8003 Einfahrt in das Überholungsgleis, weil der Fernschnellzug FD 79 folgt. Auf dem Gegengleis bewegt sich der Personenzug P 1104 in Richtung B zur Weiterfahrt nach A.

Bild 2 N 8003 ist in B „herausgenommen" worden. P 1104 hält in B und hat bereits Ausfahrt nach A. Der Dg 7151 liegt noch zwischen C und D. Er ist voll ausgelastet und fährt daher langsam. Auf dem Gleis D ... A wird vorläufig kein Zug erwartet. Folglich kann FD 79 auf dem linken Gleis nach D fahren. Das erscheint um so ratsamer, als der N 8003 noch vor dem Berufszug P 1103 verkehren soll und der Dg 7151 noch immer nicht in D eingetroffen ist.

Bild 3 N 8003 hat sich inzwischen in Richtung D in Bewegung gesetzt. FD 79 fährt in D und P 1103 in B ein. P 1104 hat B verlassen. Dg 7151 befindet sich kurz vor der Einfahrt nach D.

Bild 4 Der Regelbetrieb ist wieder hergestellt. Auf dem Gleis A ... D verkehren der Dg 7151, N 8003 und P 1103, auf dem Gegengleis D ... A der Dg 7156.

Für die in den Bildern dargestellten Signalfarben wurden folgende Markierungen gewählt: schwarz = rot, schräg schraffiert = grün, liegendes Kreuz = gelb, Blende mit Strahlen = Blinklicht.

Durch diesen Zustand kam der Gedanke an den Gleiswechselbetrieb auf, der in Verbindung mit der neuen Signaltechnik in die Tat umgesetzt worden ist. Bei dem Gleiswechselbetrieb kann zeitweilig auf beiden Streckengleisen in derselben Richtung gefahren werden (Rechts- und Linksbetrieb), wodurch sogenannte „fliegende Überholungen" möglich sind.

Neben dem rechten Streckengleis stehen Ausfahr-, Block- und Einfahrsignale. Neben dem linken Gleis werden Blocksignale für den Linksbetrieb nur an Abzweigstellen aufgestellt. Die Vorsignale für die linken Einfahrsignale leuchten erst auf, wenn die Zustimmungsabgabe für eine Linksfahrt erfolgt ist. Die Signale der Gegenrichtung zeigen dann „Halt!"

Eine Linksfahrt ist keine Falschfahrt im Sinne der Fahrdienstvorschriften. Für eine Linksfahrt braucht der Fahrdienstleiter dem Lok- und dem Zugführer keine schriftlichen Befehle auszuhändigen. Der Übergang von Rechts- auf Linksbetrieb wird am Ausfahrsignal durch ein Zusatzzeichen angezeigt. Es besteht aus einem von rechts nach links steigenden gelben Lichtstreifen auf schwarzem Feld.

Der Gleiswechselbetrieb wird bei der Deutschen Reichsbahn nur auf Strecken mit Selbstblock- oder zugbedienten Mehrabschnittssignalen eingerichtet.

Die Bilder 1 bis 4 zeigen im Schema den Verlauf des Gleiswechselbetriebes, ausgehend von einer elektrifizierten zweigleisigen Hauptbahn:

B ist ein kleiner Bahnhof vor der Großstadt A, C eine Zugfolgestelle und D ein weiterer Bahnhof. Es ist Sonnabendnachmittag. Der Berufsverkehr auf der Strecke von A nach D beginnt.

Jahresband „Der Modelleisenbahner" 1957

Der Jahresband 1957 im Kunstledereinband mit goldgeprägtem Titel ist ab sofort zum Preise von 20,— DM in beschränkter Anzahl lieferbar!

Bestellungen nimmt entgegen: Verlag Die Wirtschaft, Redaktion „Der Modelleisenbahner", Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22.

Nach einer Leserzuschrift von Dieter Ulbricht, Remse (Mulde)

Bremswiderstand für Abschaltstrecken vor dem Hauptsignal

Тормозной реостат для выключаемых рельсовых участков перед главном семафором

Résistance de freinage pour tronçons interrompants devant le sémaphore

Brake Resistance for Disconnecting Track Sections before the Home Signal

DK 688.727.872.4

Ist bei unserem Vorbild am Hauptsignal „Hp 0" zu erwarten, so muß der Lokführer bereits am Vorsignal bremsen. Mit folgender Anordnung soll dieser Vorgang auch bei dem Triebfahrzeug der Modelleisenbahn ermöglicht werden, ohne daß wesentlich größere Aufwendungen erforderlich sind.

Im Bild 1 ist das Prinzip dieser Anordnung dargestellt. In dem Gleis zwischen dem Vorsignal V und dem Hauptsignal H ist nicht nur die bekannte Abschaltstrecke C eingebaut, sondern auch noch die Bremsstrecke B vorhanden. Für diese erfolgt die Zuführung des Fahrstromes über den Bremswiderstand R. Kommt das Triebfahrzeug von dem direkt an den Fahrregler angeschlossenen Gleisteil A und findet es am Vorsignal „Vo 1", so erfolgt auf der Bremsstrecke B eine Verringerung der Geschwindigkeit, da im Bremswiderstand ein Spannungsabfall entsteht und somit die Drehzahl des Motors verringert wird. Auf der abgeschalteten Strecke C bleibt dann das Triebfahrzeug stehen, bis das Hauptsignal „Hp 1" und damit die Abschaltstrecke C die volle Fahrspannung erhält.

Erhält das Triebfahrzeug dagegen am Vorsignal „Vo 2", so sind B und C direkt an die Fahrstromleitung angeschlossen, und die Fahrt kann ohne Halt bzw. Geschwindigkeitsbeschränkung fortgesetzt werden.

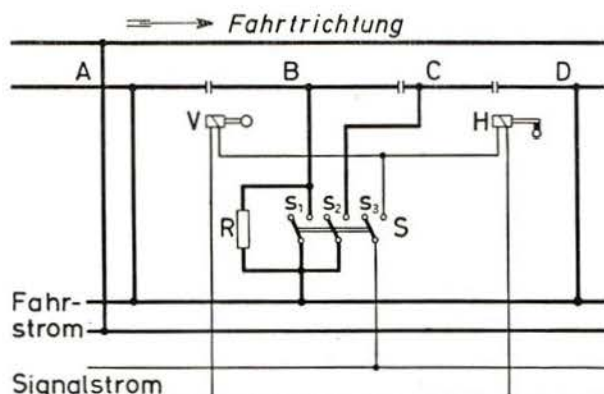


Bild 1

Außerdem besteht noch die Möglichkeit, daß das Triebfahrzeug „Vo 1" erhalten hatte und sich gerade mit verringerter Geschwindigkeit auf der Bremsstrecke B befindet. Wenn dabei das Hauptsignal auf „Fahrt frei" (Hp 1) gestellt wird, erhalten B und C durch den Schalter S sofort volle Fahrspannung.

Im Bild 1 ist zu erkennen, daß zur Betätigung lediglich ein dreipoliger Wechselschalter S verwendet wird. Der Wechselkontakt s_1 schaltet bei Stellung „Fahrt frei" die Bremsstrecke B direkt an die Fahrspannung, während bei „Halt" der Strom über den Widerstand fließen muß. Der Wechselkontakt s_2 schaltet bei „Fahrt frei" die Abschaltstrecke C ein. Der Wechselkontakt s_3 schaltet sowohl das Vorsignal als auch das Hauptsignal ein. Abweichend von der dargestellten Signalausführung mit Magnetantrieb können selbstverständlich auch Lichtsignale angeschlossen werden. Es ist ferner möglich, Vorsignal und Hauptsignal mit getrennten Schaltern zu betätigen. In diesem Falle wird die Fahrstromzuführung für B mit über den Vorsignalschalter geführt und die Zuführung für C mit über den Hauptsignalschalter. Diese getrennte Schaltung hat außerdem den Vorteil, daß man zweipolige Schalter verwenden kann, während man in der dargestellten Schaltung einen dreipoligen Schalter benötigt. Dieser könnte eventuell auch durch ein Relais ersetzt werden. Bei einem Signalantrieb mit Hilfskontakt kann man über diesen eine der Fahrstromzuführungen schalten und somit ebenfalls mit einem zweipoligen Schalter auskommen.

Berichtigung

Heft 1/57: In der Stückliste zum Bauplan für eine Drehscheibe in der Baugröße H0 (Seite 15) muß es bei der lfd. Nr. 23 (Signalmast) unter Rohmaße richtig heißen: 3 ⌀ × 2 ⌀ × 40.

Heft 4/57: In der Bildunterschrift zu Bild 6 auf der Seite 110 des Heftes 4/57 müssen an Stelle der beiden Weichensignale Wn 1 die Signale Ve 104 a genannt werden. Dieses Signal mit der Bedeutung „Die Sperrung des Gleises ist aufgehoben" ist ein von der ESO in Form und Bedeutung abweichendes Signal mit befristeter Gültigkeit, das mit Genehmigung des MfV nur noch für eine gewisse Übergangszeit verwendet werden darf. Es darf nur durch die Signale Ve 4 a oder Ve 4 b erneuert werden.

Heft 5/57: Auf der Seite 154 wurde die Achsfolge der Diesellok V 200 irrtümlich mit Bo' Bo' angegeben. Da diese Lok jedoch nicht mit Einzelachsantrieb versehen ist, muß die Achsfolge B' B' lauten.

Heft 6/57: Die von der Fa. Herr KG hergestellten Lokradsätze mit 10 und 11,5 mm Laufkranzdurchmesser sind nicht, wie man der Beschreibung auf der Seite 190 entnehmen könnte, mit Kurbelzapfen versehen. Sinngemäß sind für diese Räder auch keine gefrästen Achsen erforderlich.

Heft 7/57: In der Seitenansicht des Ci Pr 05 a-Wagens (Wagen B) auf der Seite 201 ist das zweite Fenster von links falsch dargestellt. Dieses Fenster entspricht in seiner Ausführung dem ersten Fenster, besitzt also ebenfalls obere Lüftungsklappen.

Heft 8/57: In der auf der Seite 243 rechts oben befindlichen Bildunterschrift muß es richtig „Kladno" heißen.

Heft 8/57: Dreifach hält besser als doppelt, dachte der Autor des „H0-Bauplanes für Personen- und Gepäckwagen der ehemaligen Gattungen C 3 Pr 89, C Post 3 Pr 92 und Pw 3 Pr 99 a" und versah die Mittelachsen der dreiachsigen Wagen mit Bremsklötzen. Dies war natürlich zuviel des Guten, wie findige Modelleisenbahner schon festgestellt haben werden. Die dreiachsigen Wagen der Deutschen Reichsbahn besitzen keine abgebremsten Mittelachsen.

Heft 9/57: Die Bildunterschrift auf der Seite 263 muß richtig lauten: Die 1' C 1' h 2-Personenzuglokomotive der Baureihe 23^{10}.

Für unser LOKARCHIV

HANS KÖHLER, Erfurt

Die Schnellzuglokomotiven der preußischen Reihe S 10

Скорый паровоз прусской серии «С 10»

Les locomotives pour express de la série prussienne S 10

The Express Locomotives of the Prussian Series S 10

DK 621.132.651

Der grundsätzliche Aufbau der S 10-Lokomotiven gleicht dem der preußischen Personenzuglok P 8. Kessel und Raddurchmesser sind gegenüber letzterer wegen der Verwendung im Schnellzugdienst vergrößert worden.

Die Vorläufer der S 10-Gattungen waren durchweg zweifach gekuppelte Lokomotiven (S 3, S 4, S 5, S 7 und S 9). Sie konnten den immer größeren Leistungsansprüchen durch ihr geringes Reibungsgewicht nicht mehr genügen, so daß die Beschaffung schwererer Schnellzuglokomotiven dringend wurde. Die P 8-Lok, die sich damals seit kurzer Zeit im Dienste der Preußischen Staatsbahn befand, sollte nach Ansicht des Konstrukteurs eigentlich im Schnellzugdienst verwendet werden. Es zeigte sich aber beizeiten, daß bei dem Raddurchmesser von 1750 mm und bei der geforderten Schnellzuggeschwindigkeit von 100 km/h das Triebwerk sich hierfür nicht eignete. So wurde die 2′ C-Lokomotive in die Reihe der Personenzuglokomotiven eingereiht. Für den reinen Schnellzugdienst mußte eine neue Lok entwickelt werden.

Über die Frage der Triebwerksgestaltung an der künftigen Lok bestanden seitens des Lokomotiv-Ausschusses verschiedene Ansichten. Die Schuld an dem starken Zucken bisheriger Schnellzuglokomotiven gab man dem Zweizylindertriebwerk. Um dem entgegenzuwirken, sollte zum Bau von Mehrzylindertriebwerken nach süddeutschem Vorbild übergegangen werden. Neben der einfachen Dampfdehnung sollte auch die Verbundwirkung versucht werden.

Zunächst entstand bei Schwartzkopff im Jahre 1910 eine Vierlingslokomotive, die weitgehend im äußeren Gepräge der P 8 ähnlich war. Der Raddurchmesser betrug 1980 mm. Die erste Kuppelachse war Treibachse aller vier Maschinen. Die inneren Schieber wurden über Hebel an den vorderen Schieberwellen von den äußeren Schiebern angetrieben. Die ersten zwei Lokomotiven hatten Blechrahmen, von der dritten Lok an wurde dann der Barrenrahmen verwendet. Letzterer reichte von der hinteren Laufachse bis zum Kuppelkasten. Das vordere Stück von der Pufferbohle bis zur zweiten Laufachse war noch als Blechrahmen ausgebildet. Man spricht in solchen Fällen von zusammengesetzten Rahmen. Von diesen Lokomotiven (Bilder 1 und 2) sind über 200 Stück in Dienst gestellt worden. Nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn erhielten diese Lokomotiven die Bezeichnung 17^{0-1}.

1911 wurde mit dem Bau der ersten preußischen Heißdampf-Verbundlokomotiven begonnen. Die Lokomotiven der Reihe $S\,10^1$ hatten wieder Blechrahmen und zunächst niedrigen Umlauf (Bilder 3 und 8). Die Außenzylinder (Niederdruckzylinder) lagen über der zweiten Laufachse. Da die inneren Hochdruckzylinder weiter vorn im Rahmen angeschraubt waren, mußte in Höhe der Außenzylinder ein besonderer Versteifungskasten vorgesehen werden. Bei späteren Ausführungen sind die Außenzylinder bei Fortfall des Versteifungskastens in die Ebene der Innenzylinder gebracht worden. Die sehr langen Kolbenstangen wurden durch einen zusätzlichen hinteren Kolbenträger unterstützt. Bei diesen Ausführungen ist auch der Umlauf höher gelegt und der reine Blechrahmen zum Teil als Barrenrahmen ausgebildet worden (Bilder 4 und 9). Der Umbau wurde hauptsächlich aus Gründen der Gewichtseinsparung (Weg-

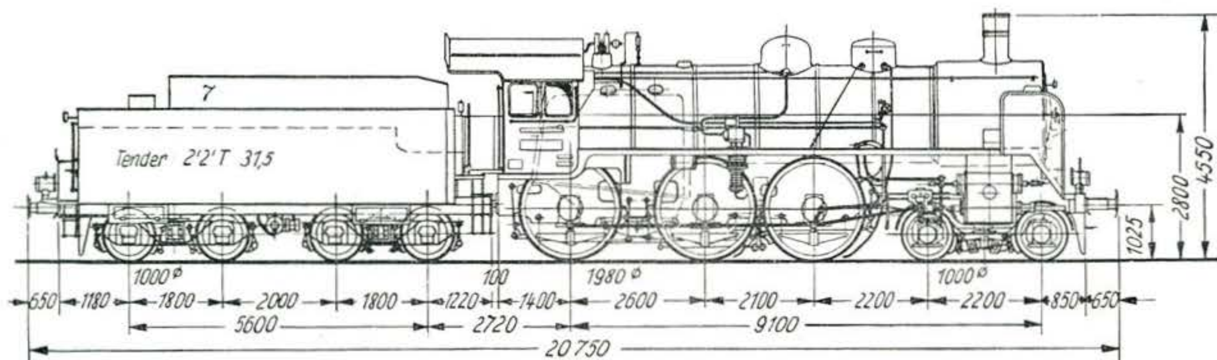


Bild 1 Maßskizze von der Lok der Baureihe 17^{0-1} (S 10).

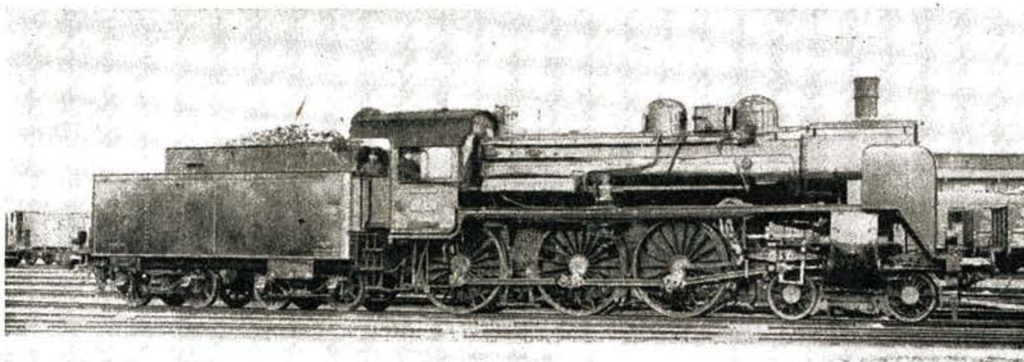


Bild 2 Vierlings-Schnellzuglokomotive Baureihe 17⁰⁻¹ (S 10).

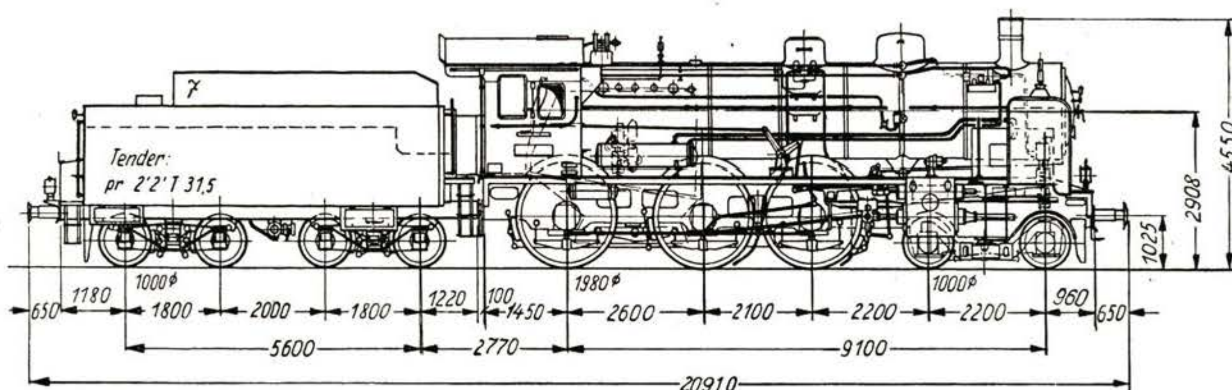


Bild 3 Maßskizze von der Lok der Baureihe 17⁹⁻¹¹ erste Ausführung (S 10¹).

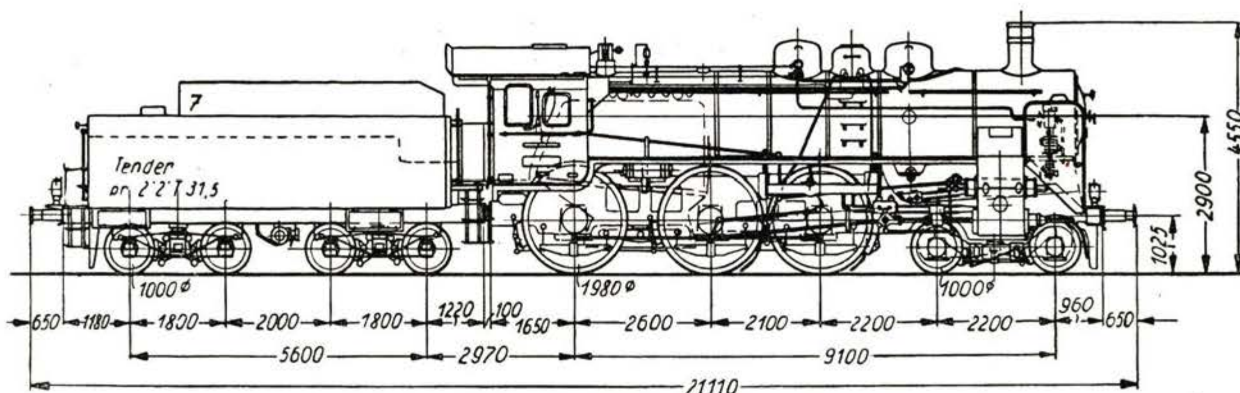


Bild 4 Maßskizze von der Lok der Baureihe 17¹¹⁻¹² letzte Ausführung (S 10¹).

fall des Versteifungskastens) ausgeführt. Vorher konnte nämlich keine Vorwärmeranlage wegen damit verbundener Achsdrucküberschreitung (17 t) angebaut werden. Dieses war jetzt möglich geworden, ja, es konnten auch noch andere Veränderungen zugunsten der Lokleistung vorgenommen werden (Vermehrung der Rauchrohre und Überhitzerelemente, Verlängerung der Feuerbüchse). Somit war eine äußerst leistungsfähige Lokomotive entstanden. Zur größeren Anfahrleistung wurde eine Anfahrvorrichtung mit den Druckausgleichern vereinigt, die die Frischdampfzuführung in alle vier Maschinen ermöglicht. Wenn die Lokomotive eine bestimmte Geschwindigkeit erreicht hat, schaltet der Lokführer mit einem Handhebel die Verbundwirkung ein.

Nachdem die Hauptstrecken höhere Achsdrücke (bis 20 t) zuließen, wurden die S 10-Lokomotiven mit niedrigem Umlauf, also die erste Bauart der Verbundlokomotiven, ebenfalls mit Vorwärmeranlage ausgerüstet und entsprechend der zweiten Bauart verbessert.

Von den Verbundlokomotiven erhielt Preußen 264 Stück, die später in die Baureihe 17¹⁰⁻¹² aufgenommen wurden.

Technische Daten der S 10-Lokomotiven

Gattung	S 10	S 10¹ *)	S 10²
Größte Geschwindigkeit	110	120	110 km/h
Zylinderdurchmesser	4 × 430	2 × 400/610	3 × 500 mm
Kesseldruck	14	15	14 kg/cm²
Rostfläche	2,86	3,18	2,86 m²
Feuerbüchsheizfläche	14,17	17,59	14,17 m²
Verdampfungsheizfläche	153,09	163,06	153,09 m²
Überhitzerheizfläche	61,50	58,5	61,50 m²
Gesamtgewicht	77,2	83,1	80,9 t
Reibungsgewicht	50,9	53,2	53,4 t
Mittlerer Kuppelachsdruck	16,9	17,7	17,8 t

*) Die Daten der Gattung S 10¹ betreffen die verbesserte Ausführung.

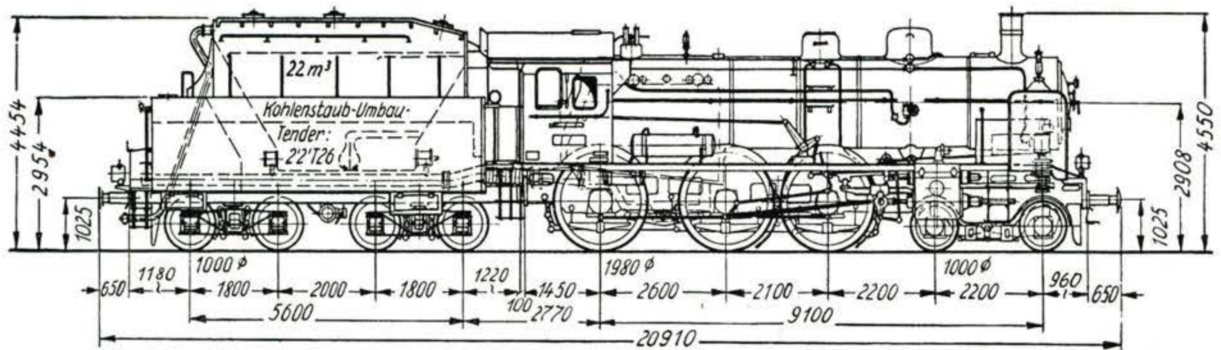


Bild 5 Lok der Baureihe 17^{11} mit Kohlenstaubfeuerung.

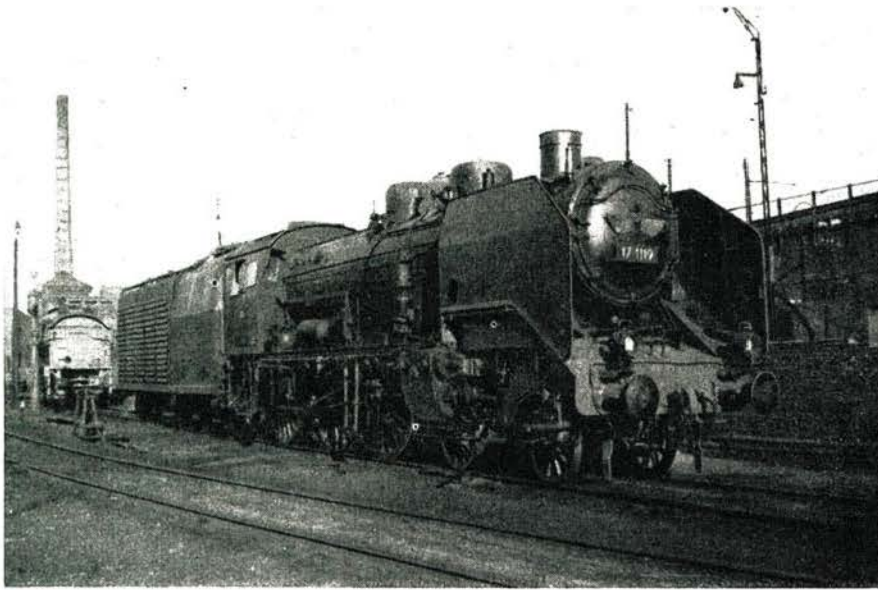


Bild 6 Umgebaute Kohlenstaub-Kondenslokomotive 17 1119.

Eine ganze Anzahl dieser Lokomotiven erhielt nach 1949 Kohlenstaubtender und entsprechende Verbrennungseinrichtung (Bild 5).

Eine dieser Lokomotiven, die Lok 17 1119, erhielt neben der Kohlenstaubanlage noch eine Kondenseinrichtung. Gleichzeitig wurde das Äußere der Lok bedeutend verändert (große Windleitbleche, verlängerte Rauchkammer, geschlossenes Führerhaus, Kondenstender). Die Lok zeigt das Bild 6.

1914 ließ die Preußische Staatsbahn auch noch das Drei-Zylinder-Triebwerk an den S 10-Lokomotiven erproben. Im Vordergrund standen die Bestrebungen, einen guten Massenausgleich zu erzielen, den das Drei-Zylinder-Triebwerk zu bieten versprach. Das äußere Aussehen entsprach wieder mehr der ersten Ausführung vom Jahre 1910 (Bilder 9 und 10). Es wurde auch der Einachsantrieb gewählt, bei dem alle drei Maschinen auf dieselbe Treibachse wirken, in diesem Falle auf die erste Kuppelachse. Gleichzeitig sind drei Lokomotiven mit Gleichstromzylindern ausgerüstet worden, die aber kurze Zeit später gegen die der Regelbauart ersetzt worden sind.

Die Lokomotiven brachten gegenüber den bereits in größerer Stückzahl vorhandenen S 10^1-Verbundlokomotiven keine nennenswerten Verbesserungen, so daß nach Lieferung von 127 Lokomotiven von einem Weiterbau abgesehen wurde.

Die S 10-Lokomotiven waren die letzten in Preußen gebauten Schnellzuglokomotiven vor dem Zusammenschluß der Länderbahnen.

Schrifttumsnachweis

Metzeltin, Die Entwicklung der Lokomotive, Band II.

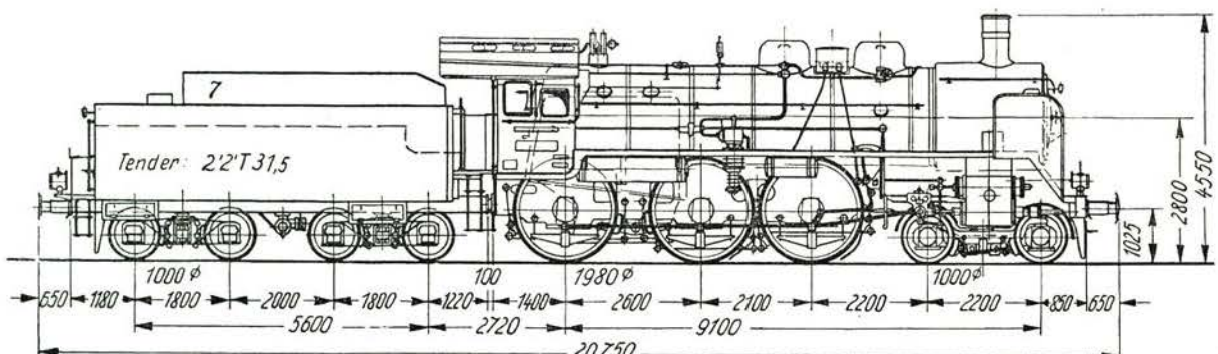


Bild 7 Maßskizze von der Lok der Baureihe 17^1 (S 10^1).

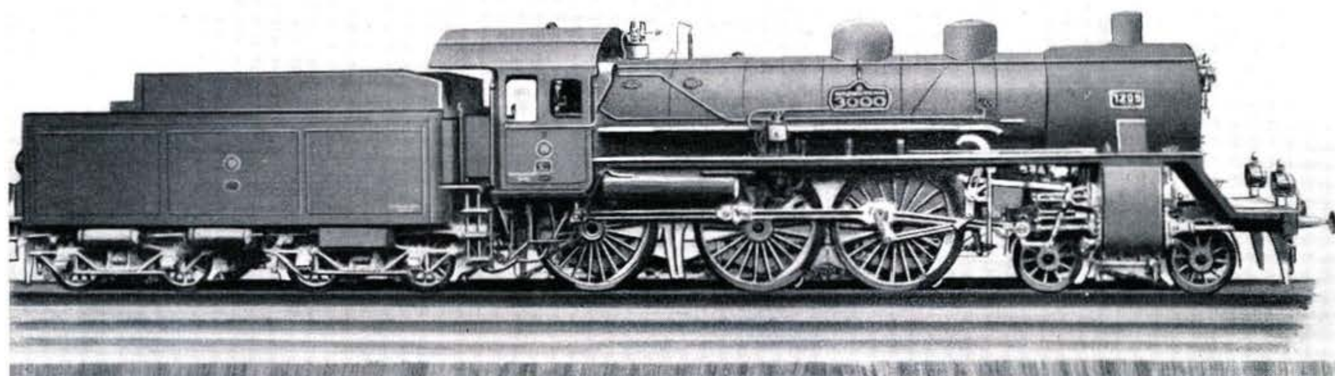


Bild 8 Vierzylinder-Verbundlokomotive Baureihe 17^{10-11} (S 10^1).



Bild 9 Vierzylinder-Verbundlokomotive Baureihe 17^{11-12} (S 10^1).

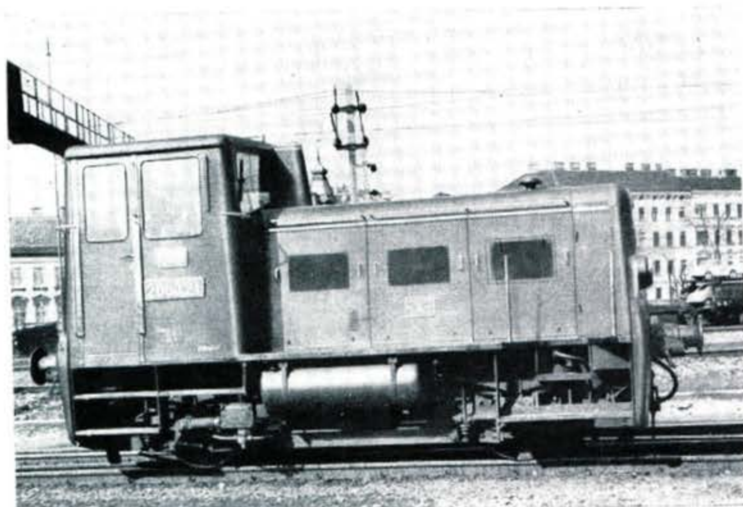
Bild 10 Drillings-Schnellzuglokomotive Baureihe 17^2 (S 10^2).



Interessantes



VON DEN EISENBAHNEN DER WELT





Die neue Dieselrangierlokomotive der ÖBB mit der Bezeichnung 2060.21. Sie ist mit einem Zweitakt-Dieselmotor der Jenbacher-Werke (200 PS Leistung) ausgestattet. Zwei dieser Loks können gekuppelt werden und sind von einem Führerstand aus zu steuern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt je nach Einstellung des Nachschaltgetriebes 30 bzw. 60 km/h.

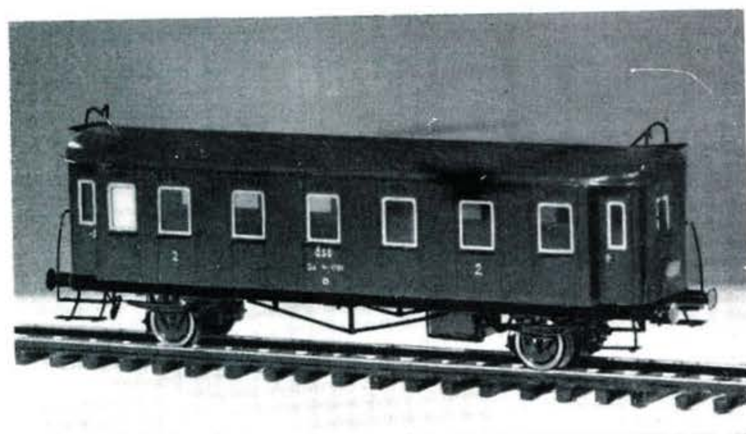
Foto: K. Pfeiffer, Wien



Elektrische Lokomotive der Baureihe 1110 mit der Achsfolge Bo'Bo'. Diese Lok wurde von der französischen Firma Alsthom für die Niederländische Staatsbahn gebaut.

Technische Daten: Max. Zugkraft 18 t, Höchstgeschwindigkeit 135 km/h, Dienstgewicht 80 t, kleinster durchfahrbarer Bogenhalbmesser 80 m, Treibraddurchmesser 1250 mm, Untersetzung 1 : 3,7.







Dieser zweiachsige Reisezugwagen der ČSD, Gattung Be, wurde von Ota Steinbroch in Prag in der Baugröße H0 angefertigt. Die LüP beträgt 157 mm, der Achsstand 91 mm und das Gewicht 110 g.

HEINZ THIELEMANN, Dresden

Ein kritisches Wort zur Frage der Gleispläne

Критическое слово к вопросу планов укладки рельсов
Un mot critique sur le problème des plans de voies
Critical Remarks on the Problem of Track Lines

DK 688.727.841.2 DK 688.727.862

In vielen Heften der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ sind inzwischen gute Anregungen für Gleispläne veröffentlicht worden. Doch immer wieder mußte ich feststellen, daß diese Pläne für H0-Anlagen überwiegend verhältnismäßig große Abmessungen aufweisen, die für kleine Wohnungen nicht tragbar sind. Selbstverständlich muß dabei auch der Standpunkt der Normung zu minimalen Bogenhalbmessern berücksichtigt werden. Mit einem Mindestradius von 380 mm wird man bei kleinen Wohnungen schwerlich auskommen. Was dabei entsteht, sieht man beispielsweise an den Vorschlägen zur Anlage „Friedwinkel“ *). Die Zuglängen werden durch die geringen Bahnsteiglängen zu kurz. Auch bei reinem Nebenbahnbetrieb sieht es unschön aus, wenn auf der ganzen Anlage nur Loks mit zwei oder drei Wagen verkehren.

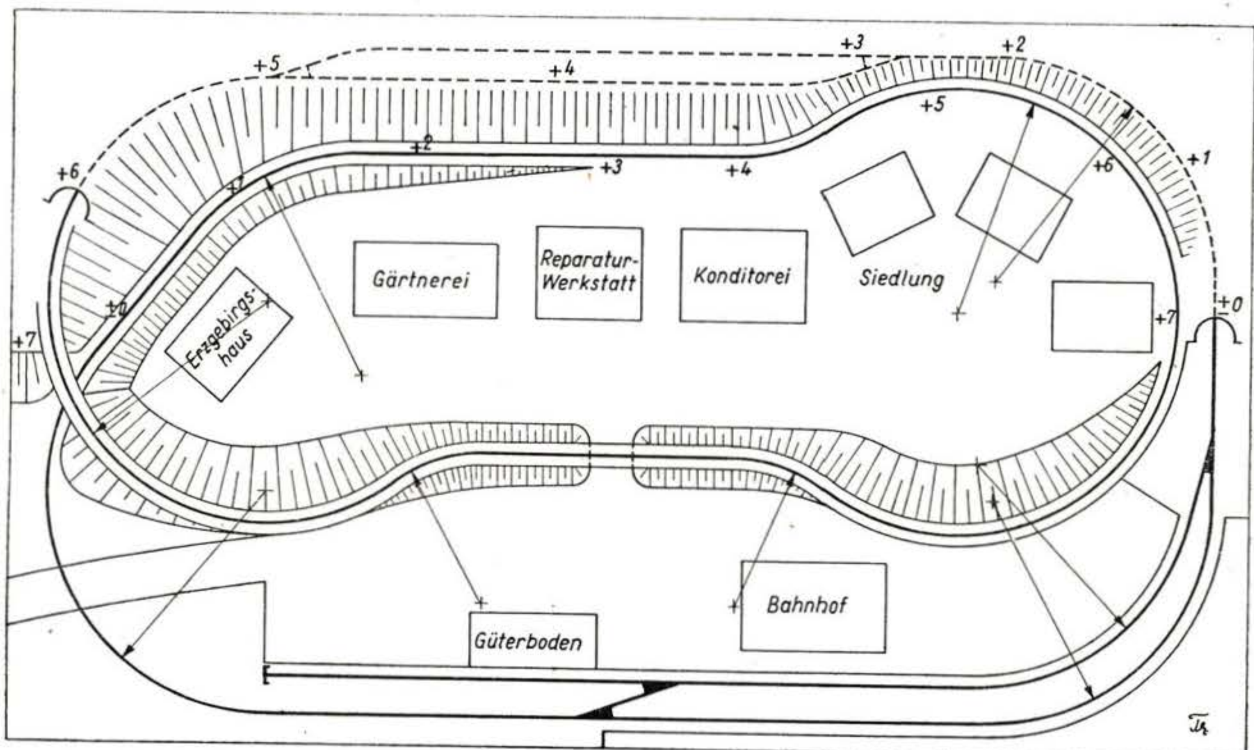
Sollte es nicht möglich sein, auch mit engeren Kurven auszukommen? Auf einer Platte von 700 × 1000 mm Größe baute ich mir ein Schienenoval aus Weba-Modellgleis auf, das in den Kurven einem Radius von 300 mm entsprach. Auf diesem Oval habe ich Versuche mit allen vorhandenen Fahrzeugen unternommen. Dabei stellte sich heraus, daß die Kurvenläufigkeit der Gützold-Loks, Baureihen 24 und 64, und der Piko-Lok, Baureihe 80, noch sehr gut sind. Bei der Piko-Lok der Baureihe 55 hatte ich Bedenken. Um so mehr war ich überrascht, als auch dieses Modell die engen Gleisbögen sicher durchfuhr, wobei sich die seitenverschiebliche Lagerung der Treibachsen sehr günstig auswirkte. Das gleiche Ergebnis war bei der Ellok E 44 von Piko festzustellen. Die fünffach gekuppelte Güterzuglok der Baureihe 50 von Piko versetzte mich besonders in Erstaunen. Sogar diese Lok fuhr noch einwandfrei auf dem 300-mm-Radius. Lediglich das Modell des Piko-Triebwagens war trotz einiger konstruktiver Änderungen nicht ohne Entgleisungen über die Versuchsstrecke zu bringen.

In meinem Wagenpark befinden sich sechs Bi-Wagen mit starr gelagerten Achsen. Auch hier liegt ein positives Ergebnis vor. Wagen mit Dreipunktlagerung nach dem Vorschlag des Herrn Nagel im Heft 3/56, S. 84, dürften noch erheblich besser laufen. Hier sei besonders darauf hingewiesen, daß sämtliche Versuchswagen mit den neuen Radsätzen der Fa. Werner Ehlcke, Dresden, ausgerüstet waren. Natürlich ist die Reibung der Spurkränze an den Innenkanten der Bogenschienen stärker als bei größeren Radien, was wir aber bei kleinen Heimanlagen in Kauf nehmen können. Man kann also bei kleinsten H0-Anlagen ohne weiteres mit einer Größe von 1000 × 2000 mm auskommen. Viele Modelleisenbahner, die auch nur über einen beengten Wohnraum verfügen, dürften jetzt imstande sein, mit einer kleinen Anlage ihrer Liebhaberei nachzugehen. Mit dem neuen H0-Gleismaterial der Firmen Weba und Pilz sind wir nicht mehr an bestimmte Radien gebunden. Auch die 15°-Weiche läßt sich gut verwenden.

Den Lesern, die größere Radien bevorzugen und die kleinen verachten, sei nur gesagt, daß sie sich glücklich schätzen sollten, wenn sie sich räumlich eine solche Großzügigkeit leisten können. Für meinen Fall muß ich bescheiden zurücktreten und die kleinen Radien so verlegen, daß auch bei mir die Weiträumigkeit gewahrt bleibt. Habe ich damit unter anderen Modelleisenbahnern Gleichgesinnte gefunden, so soll es mich freuen.

*) Siehe „Der Modelleisenbahner“ 5 (1956), S. 41—44.

Diesen Gleisplan für die Modellbahnanlage „Bergheim“ mit den Abmessungen 1000 × 2000 mm habe ich für einen Bekannten aufgezeichnet. Bewußt wurden Gleisanlagen und Landschaftsgestaltung so einfach wie möglich gehalten. Auch die Zahl der Weichen wurde auf ein Mindestmaß der Betriebsmöglichkeiten beschränkt. Die Gleisanlage soll aus Weba- oder Pilz-Modellgleis mit einem Bogenhalbmesser von 300 mm entstehen. An Gebäuden kommen Bausätze der Fa. Auhagen zur Verwendung. Für die Durchführung des Zugbetriebes ist der Einsatz von zwei Tenderlokomotiven der Baureihe 80 und einigen zweiachsigen Personen- und Güterwagen mit kurzem Achsstand vorgesehen. Zeichnung: Tramitz





Aus anderen Zeitschriften

Damit sich unsere Leser einen Überblick über die Fachaufsätze in den Modellbahnzeitschriften anderer Länder verschaffen können, veröffentlichen wir auf dieser Seite regelmäßig Auszüge aus dem Inhaltsverzeichnis aller anderen Zeitschriften, die uns gegenwärtig zugänglich sind. Wir sind bemüht, diesen Überblick zu erweitern und nach und nach alle Zeitschriften zu erfassen.

Wer daran interessiert ist, Fotokopien oder Übersetzungen von Fachaufsätzen aus anderen Zeitschriften zu erhalten, kann diese bei der Literaturvermittlung der Zentralstelle für wissenschaftliche Literatur (ZWL), Berlin W 8, Unter den Linden 8, beziehen. Wir machen unsere Leser noch einmal auf unsere diesbezügliche Ankündigung im Heft 7/1957, Seite 219, aufmerksam (Nachweisung und Vermittlung von Fachliteratur im Original und in Übersetzung).



Eisenbahn (Österreich) Nr. 10/1957

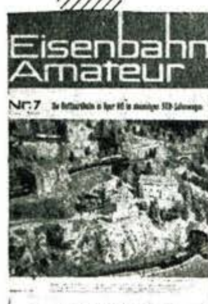
1 : 80 oder 1 : 87?

Österreichische Modellbahnen auf Messe und Ausstellung

Bauplan für eine Straßenbrücke in der Baugröße H 0

Bauplan für eine Signalbrücke in der Baugröße H 0

Ferngesteuerte Elektromotoren



Eisenbahn-Amateur (Schweiz) Nr. 10/1957

Appenzellerbahn

Zürichs erste Straßenbahn wird in Betrieb gesetzt

European Railways (England) Nr. 7—8/1957

Die neuen Wagen der internationalen Schlafwagengesellschaft

Ein schweizerischer Wagen trägt 265 t

Ein TEE-Zug für Marokko

Plan der schweizerischen 6000-PS-Lok Ae 6/6



Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn (Deutsche Bundesrepublik) Heft 9/1957

Das Heft lag bei Redaktionsschluß noch nicht vor.

Italmodel (Italien) Nr. 72/1957

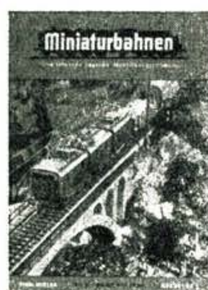
Die Zukunft der Eisenbahnen

Der Trans-Europa-Expreß-Zug „Breda“

Geschichte einer alten Postkutsche

Stromversorgung von Anlagen mit Zweischienen- u. Dreischienengleisen

Der Gebrauch des Rechenschiebers



Loco-Revue (Frankreich) Nr. 167/1957

Die Zahnradbahn von Lyon; St. Jean nach St. Just

Besichtigung des Rangierbahnhofes Gevrey-Chambertin

Eine anspruchsvolle Anlage

Bau von Oberleitungen

Die Ausstellung von Aubagne

Miniatur-Bahnen (Deutsche Bundesrepublik) Nr. 13/1957

Bauplan Stationsgebäude „Waldstein“

Der vollautomatische Straßenbahnbetrieb

Umbau eines AB-Fleischmann-Abteilwagens 1406

Der Harleshausener Viadukt

Modelbane-Nyt (Dänemark) Nr. 9/1957

Eine dänische Ausstellung in Jütland (mit Plan der Anlage)

Eine Privatbahn in Ost-Sealand

Ein Wagen mit Drehgestellen der Dänischen Staatsbahn aus der Zeit um 1900 (mit Plan)

Model Railroader (USA) Nr. 9/1957

Große Pläne für eine Challenger-Lok in der Baugröße 0

Diesellloks GP 9 mit vielen Einzelheiten

Lok 242 der Central of Georgia

Bau eines Landbahnhofes

Bau einer Drehscheibe

Model Railway News (England) Nr. 9/1957

0-Lokomotive mit Dampfbetrieb

Eine australische Anlage

Kostensparender Modellbau

Eine Nebenbahn der preußisch-hessischen Staatsbahn (Anlage von G. Barthel, Erfurt)

Der Sherwood-Abschnitt der LMS-Bahn



Tren-Miniatura (Spanien) Nr. 9/1957

Die Katalonischen Schmalspurbahnen

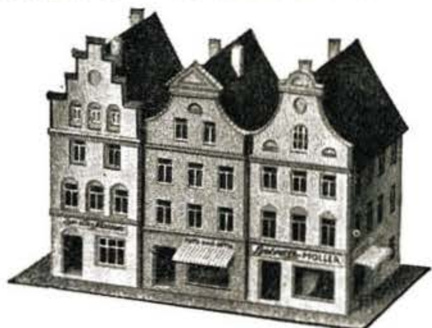
Plan einer Garratt-Lok Typ 100

Plan einer Tenderlok Typ 200

Eine portugiesische Anlage

Wirtschaftliche Anfertigung von Puffern

Sind Sie beim Bau Ihrer Anlage?



Vergessen Sie nicht, sich rechtzeitig um

die beliebten



zum Selbstaufbau

zu bemühen, denn sie erfreuen sich immer wieder stärkster Nachfrage. Z. Zt. über 30 verschiedene Gebäude lieferbar. Zu beziehen durch den Fachhandel.

Viel Freude mit Ihrer Modellbahn wünscht Ihnen

H. AUHAGEN K.-G., MARIENBERG (ERZGEBIRGE) - Seit 1885



Modell-Bahnübergänge
Modell-Drehscheiben
Modell-Signale Spur H0
mit der 1000fach bewährten
RABA elektr.-magn. Impulsschaltung

Modellbahn-, Radio-Bau - Halle (Saale)
Jakobstraße 4, Telefon 24455



KURT **Rautenberg**
DAS FACHGESCHÄFT FÜR TECHN. SPIELWAREN

Telefon 516968

Elektrische Bahnen in den Spurweiten H0, S, 0 und Zubehör
Uhrwerkbahnen – Dampfmaschinen – Antriebsmodelle
Metallbaukästen – Elektro-Baukästen – elektr. Kinderkochherde – Piko-Vertragswerkstatt

BERLIN NO 55 Greifswalder Str. 1, Am Königstor

ELASTIC

„Sachsenmeister" Metallbau Kurt Müller, Markneukirchen (Sa.)

Das Gleis für alle Ansprüche · Spur H0 · Geräuschdämpfender verzugsfreier Unterbau · Weichen mit Unterflur-Antrieb · Doppelzugmagnet und automatische Endausschaltung

Verlangen Sie vom Hersteller neuen Prospekt mit Lieferprogramm, neuen Preisen, Bezugsnachweis und allem Wissenswerten

Verkauf nur durch den Fachhandel

Nicht weinen ....

DUOSAN-RAPID *ist*

esch



von ungeheurer Klebkraft

EIN ERZEUGNIS DES VEB FILMFABRIK AGFA-WOLFEN

Willy ELEKTRO WINOS RADIO *Noster*
TEL. 673912 GEGR. 1897
BERLIN O 17 - BRÜCKENSTR 15a

Modelleisenbahnen und Zubehör - Technische Spielwaren
Alles für den Bastler

---

25 Jahre

ERHARD SCHLIESSER
Modellbahnen
Reparatur-Versand
LEIPZIG W 33
Georg-Schwarz-Straße 19
liefert Gleisstücke, Weichen
Gleisbaumaterial 1:3,73
der Firmen Bach und Pilz

... und zur Landschaftsgestaltung:

DECORIT-STREUMEHL

zu beziehen durch den fachlichen Groß- u. Einzelhandel und die Herstellerfirma

A. u. R. KREIBICH
DRESDEN N 6, Friedensstr. 20

TeMos



GEBÄUDE-MODELLE

in altbekannter und stets gleichbleibender Qualität für die Ansprüche auch des verwöhnten Modelleisenbahners!

Neuheiten:

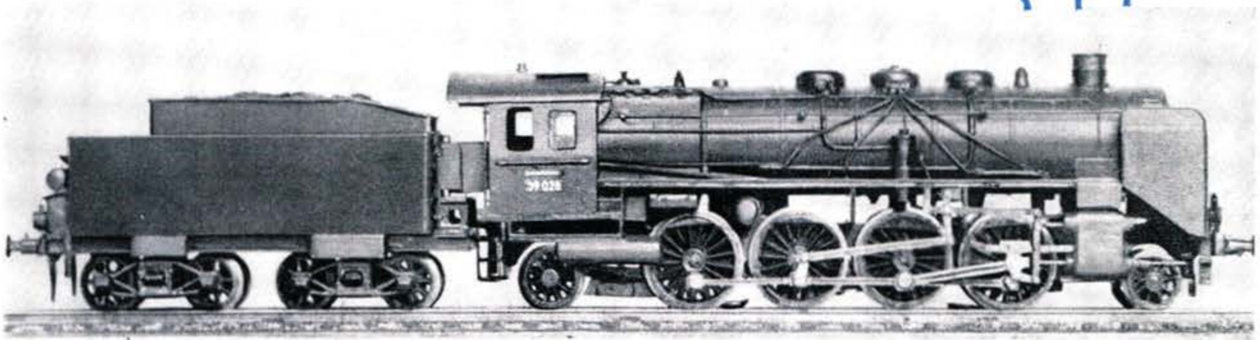
Zubehör in Baugröße TT - Bausätze einzelner Modelle für H0

HERBERT FRANZKE „TeMos"-Werkstätten
KÖTHEN-ANHALT Schließfach 25

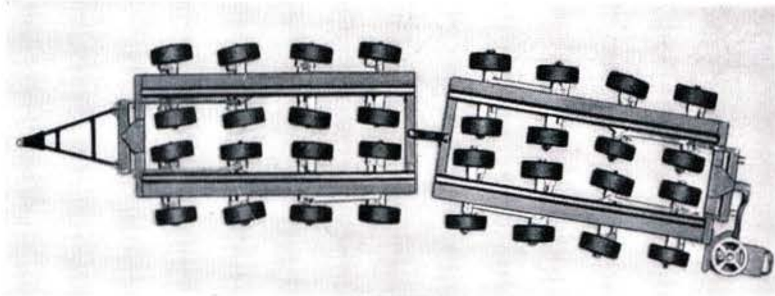
„Der Modelleisenbahner" ist im Ausland erhältlich:

Belgien: Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout Antwerpen; **Dänemark:** Modelbane-Nyt; B. Palsdorf, Virum, Kongevejen 123; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34. Maiden Lane, London W. C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa. 2 Keskuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Libraire des Méridiens, Klienckisieck & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris-VI; **Griechenland;** G. Mazarakis & Cie., 9, Rue Patission, Athenes; **Holland:** Meulenhoff & Co. 2—4, Beulingsstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Departement, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Österreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Rumänische Volksrepublik:** C. L. D. C. Baza Carte, Bukarest, Cal Mosilor 62—68; **Schweden:** AB Henrik Lindstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockholm; **Schweiz:** Pinkus & Co. — Büchersuchdienst, Predigergasse 7, Zürich I und F. Naegeli-Henzi, Forchstraße 20, Zürich 32 (Postfach); **Tschechoslowakische Republik:** Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Stalinova 46; Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Postovy urad 2; **UdSSR:** Zeitungen und Zeitschriften aus der Deutschen Demokratischen Republik können in der Sowjetunion bei städtischen Abteilungen „Sojuspechatj" Postämtern und Bezirkspoststellen abonniert werden; **Ungarische Volksrepublik:** „Kultura", P. O. B. 149, Budapest 62; **Volksrepublik Albanien:** Ndermarrja Shetnore Botimeve, Tirana; **Volksrepublik Bulgarien:** Petschatni proizvedenia, Sofia, Légué 6; **Volksrepublik China:** Guozi Shudian, Peking, P. O. B. 50; Hsin Hua Bookstore, Peking, P. O. B. 329; **Volksrepublik Polen:** P. P. K. Ruch, Warszawa, Wilcza 46.

Deutsche Bundesrepublik: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und Redaktion „Der Modelleisenbahner", Berlin.



1

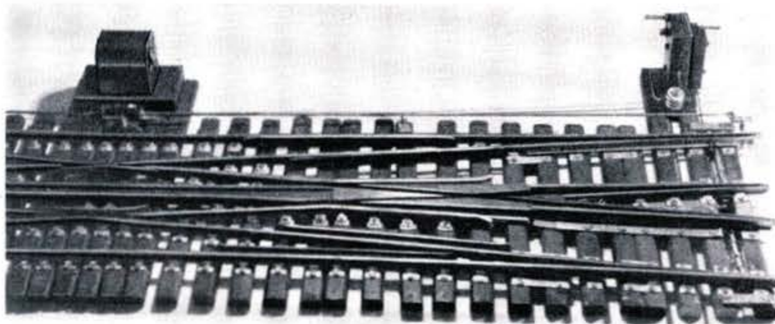


2

Das gute Modell

3





4



5

Bild 1 Personenzuglokomotive der DR, Baureihe 39, in der Baugröße H 0, hergestellt von der Fa. Günter Gebert, Altlandsberg/Süd. Hier einige interessante Daten des Modells: LüP 273 mm, Gew. der Lok 430 g, Gew. des Tenders 120 g, Übersetzung 40 : 1, Zugkraft 70 g, Mindestradius 700 mm, Antrieb durch Gleichstrom-Permamotor *Foto: Ing. Wurmstedt, Dessau*

Bild 2 und 3 Ein Straßen- und ein Schienenfahrzeug im Maßstab 1 : 32 (Baugröße I) von Herbert Holzapfel aus Leipzig. Alle Achsen sind abgefedert und alle Räder lenkbar, wobei die Räder des ersten Fahrzeuges durch die Deichsel und die des zweiten Fahrzeuges durch das Lenkrad gesteuert werden.

Bild 4 Doppelte Kreuzungsweiche mit außenliegenden Zungen und Hakenverschlüssen in der Baugröße I von H. Holzapfel, Leipzig. Das Bild zeigt den ortsbedienten mechanischen Antrieb der Zungen und des Weichensignals.

Bild 5 Für den Bau dieses H 0-Stellwerksgebäudes der Abzweigstelle Genin benötigte Ing. Hellmut Nestler aus Leipzig etwa 25 Stunden.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

1957

6. Jahrgang



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN NO 18

Das Inhaltsverzeichnis umfaßt die Hefte Nr. 1 bis 12 des 6. Jahrganges mit folgenden Seiten und Beilagen:

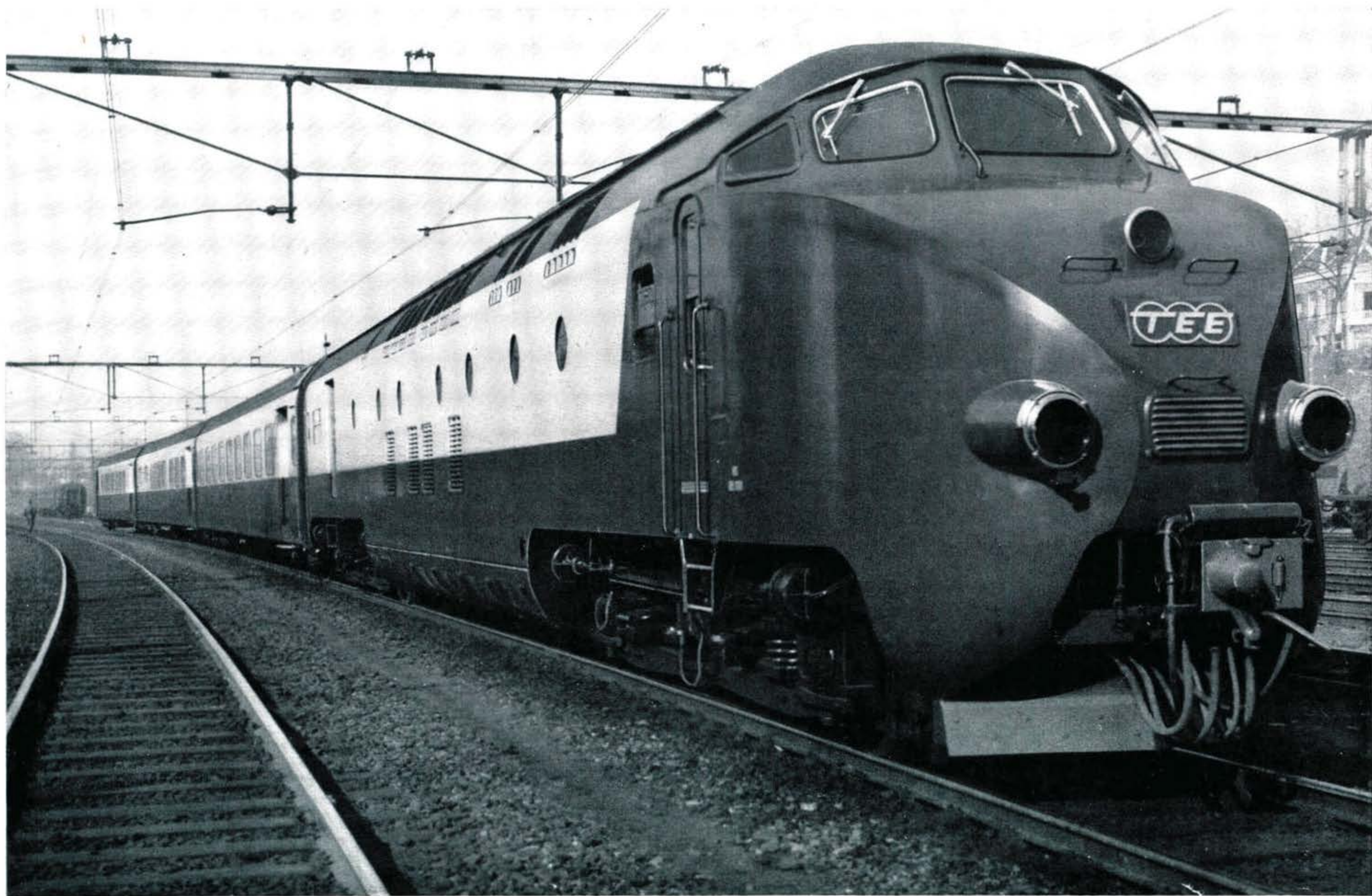
*) Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner"

Das Inhaltsverzeichnis ist nach folgenden Sachgebieten geordnet:

5. Baupläne und Bauanleitungen für Lokomotiven, Triebwagen und Motoren

6. Baupläne und Bauanleitungen für Reisezug- und Güterwagen

7. Baupläne und Bauanleitungen für Gebäude und Zubehör


TEE